SEVILLA, CÁDIZ Y AMÉRICA

José Luis Comellas

COLECCIONES MAPFRE 1492

Sevilla y Cádiz protagonizaban un papel importante en el tráfico marítimo de mercaderías, ideas, lenguas y costumbres. Eran ya, a su modo, ciudades cosmopolitas en la Baja Edad Media y todo indicaba que lo continuarían siendo, a escala mayor, sin duda, en el Renacimiento. En estas condiciones, la aparición en 1492 de un nuevo continente al otro lado del océano supuso una verdadera revolución. Sevilla, los dos primeros siglos, y Cádiz, más tarde, se convirtieron en claves interpretativas del mundo gracias al Descubrimiento. A partir de 1797 se rompió el monopolio que obligaba a los súbditos de América a comerciar con España, independencia económica que precede sólo en unos años a la política. Ambos «retrocesos sobre la tierra», el del siglo XVIII y el del XIX, con las enormes diferencias que los separan, coinciden con sendas pérdidas de América. En un interesante trabajo, José Luis Comellas nos muestra, desde los antecedentes que convirtieron a Cádiz y a Sevilla en trampolín hacia las Indias, hasta el cambio de mentalidades experimentado en la Andalucía occidental a raíz del cierre de la frontera americana.

José Luis Comellas (Ferrol - La Coruña, 1928). Catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Sevilla. Autor de treinta libros y más de sesenta títulos sobre Historia Moderna y Contemporánea. Entre sus obras destaca: *Historia de España Moderna y Contemporánea* y *Unión y separación de Andalucía y América*.

Colección Relaciones entre España y América

SEVILLA, CÁDIZ Y AMÉRICA
El trasiego y el tráfico

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Diseño de cubierta: José Crespo

© 1992, José Luis Comellas
© 1992, Fundación MAPFRE América
© 1992, Editorial MAPFRE, S. A.
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-313-9 (rústica)
ISBN: 84-7100-314-7 (cartoné)
Depósito legal: M. 12753-1992
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

JOSÉ LUIS COMELLAS

SEVILLA, CÁDIZ Y AMÉRICA

El trasiego y el tráfico

EDITORIAL
MAPFRE

SEVILLA, CÁDIZ
Y AMÉRICA

El trasiego y el tráfico

ÍNDICE

Introducción 13

Primera parte

UN TRAMPOLÍN HACIA LAS INDIAS

Capítulo I. Sevilla y Cádiz en 1492 23

Una ciudad agrícola y mercantil 23
El río y la capacidad portuaria 26
Sevilla, ¿ciudad cosmopolita? 30
Cádiz 31

Capítulo II. Los viajes de Colón 35

Los primeros años 36
Sevilla y el primer viaje 37
Sevilla, Cádiz y el segundo viaje 39
Nuevos contactos de ida y vuelta 41
Sevilla colombina 45

Capítulo III. El monopolio 49

La elección de Sevilla 51
Cádiz y el monopolio 54
El papel del monopolio sevillano 56
La Casa de Contratación 57
El papel de la Casa de Contratación 59
La tarea científica 61
Otras instituciones 63

Capítulo IV. Cádiz, el gran almacén 67
Competencia y colaboración con Sevilla 68
Cádiz progresa 71
Los ataques ingleses 72

Segunda parte

CAPITAL DE DOS MUNDOS

Capítulo I. La nueva Babilonia 79
Loores hispalenses 79
La emigración a las Indias 82
La inmigración 84
Las colonias extranjeras 87
El empuje demográfico y la transformación de Sevilla 89
Notas de ambiente 92
El País de Jauja 94
El puerto 97
El Arenal 100
Una ciudad-mercado 103
La riada del oro 106

Capítulo II. La nueva sociedad 111
Las limitaciones historiográficas 111
La nobleza y América 114
El noble cargador 117
Los entronques 119
La banca sevillana 120
Mercaderes de Indias 123
La evolución del comerciante 125
De comerciante a caballero o a pordiosero 128
Los artesanos 130
Vagabundos y pícaros 133

Capítulo III. Contactos de ida y vuelta 137
El factor humano 137
Sevilla como modelo 142
La Iglesia y la religiosidad 143
Las manifestaciones del arte 145
Los libros 147

Obra de trasplante 149
Sevilla en América 151

Tercera parte

EL TRÁFICO Y SU COYUNTURA

Capítulo I. Sevilla, Europa y América 159
Los mecanismos 159
El volumen del tráfico 163
El tráfico con Europa 166
La llegada de América 169
Otros productos americanos 172

Capítulo II. Flotas y galeones 175
La Carrera de Indias: origen y evolución 175
La organización 177
El calendario 179
La ruta 181

Capítulo III. Los entorpecimientos 185
La navegación 185
Dificultades financieras y fiscales 186
La Avería 188
Las requisas 189
El contrabando 190
La piratería 191
Las quiebras 192

Capítulo IV. Notas de coyuntura 195
Las cifras y su fluctuación 196
La época de las materias primas 198
El cambio de coyuntura 201
El desvío al extranjero 206

Cuarta parte

DE SEVILLA A CÁDIZ

Capítulo I. Los nuevos tiempos 213
La ciudad barroca 213

La nueva mentalidad social 215
Trasvases 218
El bajón demográfico 219

Capítulo II. La crisis del tráfico 223

El descenso de las cifras 224
Los mecanismos 227
Los extranjeros y el contrabando 230
La piratería 232

Capítulo III. Sevilla pierde los papeles 235

La postración 235
El azolvamiento del río 238
Cádiz contra Sevilla 241

Quinta parte

LA HORA DE CÁDIZ

Capítulo I. Cádiz y los gaditanos 251

El incremento demográfico 251
La inmigración peninsular 253
Las colonias extranjeras 255
La ciudad y su ambiente 258

Capítulo II. Los comerciantes 263

Españoles y extranjeros 264
Las Compañías 267
Comercio de comisión 268
Sevilla, el complemento 271
Las Fábricas Reales 278
La industria de Cádiz 282

Capítulo III. El tráfico 285

La organización del tráfico 286
La evolución de la coyuntura 289
Lo que va y lo que viene 291

Capítulo IV. Tres generaciones 297

La generación utilitaria 297
La generación refinada 299
La generación culta 301

Conclusión: El cierre de la frontera 305
Las dos independencias 307
Las Cortes de Cádiz 309
De Cádiz a Jerez 311
¿Otra vez el Guadalquivir? 317

Apéndices
Bibliografía 325

Índice onomástico 329

INTRODUCCIÓN

No es ninguna casualidad que la aventura del hallazgo de las Indias y su posterior exploración, conquista, organización y poblamiento hayan partido de la orla atlántica de Andalucía. Ciertamente que no era necesario que así fuese, porque la historia está más entretejida de azares que de necesidades ineludibles; pero una serie de circunstancias se confabulaban para que las cosas llegaran a ser como fueron.

Las costas del golfo de Cádiz, extremo suroccidental de Europa, se vuelcan hacia el Atlántico en condiciones excepcionales, como ningún otro punto del continente —salvo el suroeste de Portugal—, para una navegación transoceánica en barco de vela. De mayo a octubre el prealisio conduce naturalmente a las Canarias. Y si la nación que posee la orla atlántica posee al mismo tiempo las Canarias, el camino de ida queda ya prefigurado.

Tan fácil llegó a hacerse aquel camino, que insensiblemente se convirtió en rutinario. Se dijo que bastaba abandonar un navío o un galeón a la altura de Hierro, a merced del viento, para que a los veintidós días surgiese ante la Deseada, la Dominica o Guadalupe. Y tanto fue así, que aquella rutina, ya a fines del siglo XVII, dio lugar a la acusación de que los pilotos españoles habían olvidado las técnicas de navegación: y para ello se hizo necesario crear en Sevilla —1681— una escuela de náutica. Pero si los navegantes de la orla andaluza llegaron a adquirir semejante familiaridad fue porque, en los primeros tiempos, teóricos de muy alta capacidad, como Martín Cortés o Pedro de Medina, supieron proporcionar los datos y los recursos técnicos para realizar con seguridad y precisión científica la Carrera de Indias.

El golfo de Cádiz ofrecía tres puntos de partida —y de regreso— para la aventura americana. Primero, la zona de puertos naturales que se ubica en la actual provincia de Huelva: la ría de Huelva, donde se juntan los estuarios del Tinto y el Odiel, protegidos por la barra de Saltés —de donde salió el primer viaje descubridor—; u otros pequeños puertos, cerrados también por barras, situados más al oeste: Lepe, Isla Cristina, La Antilla, Ayamonte. Segundo, el único gran puerto natural situado en el Atlántico al sur del Guadalquivir: Cádiz. Enclavado en un punto estratégico, entre el gran río y el estrecho que separa Europa de África, isla entre mar abierto y mar cerrado, puerto de tráfico famoso desde 3.000 años antes, defendido a un tiempo de los temporales de levante y de poniente, Cádiz se ofrecía como una de las avanzadas más ventajosas del Viejo Continente. Y tercero, el mismo río, un río navegable aguas arriba por un espacio de 100 kilómetros, protegido por la barra de Bonanza-Sanlúcar, y cuyas aguas conducen a una de las ciudades más pobladas y más prósperas de la Península: Sevilla.

He aquí la triplicidad de posibilidades históricas. De los puertos onubenses partió la primera aventura —apoyada desde Sevilla—, como partirían después algunos de los llamados «viajes menores» o «viajes andaluces» de exploración del Nuevo Mundo. Buena parte de los pioneros fueron onubenses, más que sevillanos o gaditanos. Pero la actual provincia de Huelva estaba poco poblada y mal comunicada con el interior para lo que exigía la empresa del Nuevo Mundo. Carecía de ciudades importantes, de emporios, de producción, de capitales.

Dos ciudades de la mitad sur de la orla, Sanlúcar de Barrameda y el Puerto de Santa María, poseían más entidad y una tradición eminentemente marinera; pero dependían de señorío —Sanlúcar de los duques de Medina Sidonia, el Puerto de los de Medinaceli— y al Estado Moderno que al filo de la gesta colombina estaba naciendo no le interesaba compartir la empresa del Nuevo Mundo con grandes señores; por eso, después de unos breves y hasta fructíferos escarceos, las dos ciudades quedaron casi descartadas, aunque nunca dejarían de contribuir a la gran aventura de una manera u otra.

Cádiz tuvo más suerte. Desde 1465 pertenecía a los condes de Arcos, que en 1469 adquirieron también el título de marqueses de Cádiz, que se vio elevada a ducado en 1484. Los Reyes Católicos no tenían más remedio que premiar a quien de forma tan generosa les había ayudado en la guerra de Granada. Pero al término de la contienda, ya sin

apremios, y con la disculpa de que era necesario habilitar un buen puerto para poner en práctica la expulsión de los judíos, adquirieron en 1492 la propiedad de Cádiz, que fue desde entonces ciudad realenga. Como es sabido, Colón partió de Palos al día siguiente del definitivo embarque de los judíos en Cádiz, para dejar en claro la condición de cristianos viejos de todos los descubridores. Pero Cádiz quedaba disponible a partir de aquel momento como uno de los puertos mejor dotados para las empresas de ultramar. Su gran hora, sin embargo, no llegaría hasta 1681, o, si se prefiere, hasta 1717; mas nunca desde entonces —desde el segundo viaje de Colón— dejaría de representar un papel fundamental.

Pero era preciso contar también con Sevilla. Si Sevilla se convirtió, como entonces se dijo, y como ahora se sigue repitiendo con una insistencia que rozaría el tópico si no fuese realidad, en «puerto y puerta de las Indias», no lo fue tampoco por un azar casual. No es cierto que la conquista cristiana, en 1248, haya significado la decadencia de su puerto. Al contrario, fue la conquista de Sevilla la primera manifestación histórica documentada de la flota de Castilla, que al mando del almirante Bonifaz tuvo una participación decisiva en el asedio. Ya en tiempos de Alfonso X pudo escribir el Rey Sabio que «vienen a Sevilla cada día navíos desde la mar por el río. E las galeras e naos aprestan fasta dentro de los muros con todas las mercadurías quantas son, e de todas partes del mundo». La afirmación puede parecer exagerada, pero no deja de expresar el carácter portuario-mercantil de Sevilla ya desde el siglo XIII.

Por mucho tiempo fue Sevilla sede del Almirantazgo de Castilla, y su destino se vio revalorizado especialmente a partir de la época de Pedro I, no sólo en virtud de la preferencia del discutido monarca por la ciudad, donde hizo edificar su Alcázar, sino por su decidido apoyo a la «riqueza en movimiento» —a la burguesía mercantil, a los judíos, al tráfico— contra la riqueza estática de los nobles. Como puerto exportador e importador, relacionado lo mismo con Italia que con Flandes, Sevilla cumple el papel de broche entre dos mares, y de enlace para los primeros contactos con África más cumplidamente aun que Cádiz, si bien la simbiosis de los dos grandes puertos, el fluvial y el marítimo, no se rompió nunca.

No es fácil reconocer a primera vista la razón de la superioridad de Sevilla. La bahía gaditana, amplia y segura a un tiempo, cómoda para una recalada y bien cercana a uno de los puntos más estratégicos

del globo, parecía ser el centro ideal para el tráfico hispanoatlántico, con ventaja sobre una ciudad a la que había que arribar tras el trabajoso remonte de un río por espacio de más de 100 kilómetros, llenos de bajos y meandros, donde la navegación a vela se hacía prácticamente imposible, y los navíos encallaban o acababan perdiéndose con desgraciada frecuencia. El atraque en Cádiz ahorraba por lo menos cuatro días de viaje, muchos esfuerzos y muchos peligros.

Sin embargo, Sevilla estaba —y sigue— en el centro de una fértil campiña, a donde afluyen con facilidad los frutos más variados, en tanto que Cádiz es casi una isla, unida a tierra por un largo pedúnculo —cortado dos veces—, a través del cual hay que traerlo casi todo, hasta el agua. Y sobre esto se encuentra la razón principal: en una época en que no existían otros medios de transporte terrestre que la tracción animal (carretas cuando el camino lo permitía, el lomo de las propias bestias de carga en la mayor parte de los casos), la vía fluvial era incomparablemente más barata: el coste era unas ocho o diez veces mayor, para el mismo peso, utilizando el transporte terrestre que el marítimo. Tal fue el origen de la prosperidad de tantos puertos fluviales en la Baja Edad Media o en la misma Edad Moderna: Rouen, Brujas, Amberes, Londres, Hamburgo; también Sevilla.

Con todo, y como acaba de decirse, hay motivos para hablar de un puerto simbiótico Sevilla-Cádiz, con participación de Sanlúcar (en la desembocadura del río de Sevilla) y del Puerto de Santa María (en la bahía gaditana). Si Sevilla fue preferida sobre Cádiz durante dos siglos y Cádiz sobre Sevilla durante uno, ello fue por motivos político-estratégicos; pero las piezas estaban colocadas de tal modo, que el doble puerto sería por espacio de más de 300 años el principal pedúnculo del Viejo Mundo en sus relaciones con el Nuevo, y hasta cierto punto, en sí mismo, una mezcla de mundos también. De Sevilla a Cádiz se establecería así ese «pasillo» hacia América de que habla Domínguez Ortiz, y cuyo papel habría de transformar su geografía y su historia: «a lo largo de él, con una anchura de varias decenas de kilómetros, se registraron los fenómenos más acusados: aumento de población, incremento urbano, extensión de los cultivos comerciales, economía dineraria, capitalismo, ósmosis social y fenómenos culturales ligados a estos hechos sociales».

Sólo la separación de América respecto de España, a comienzos del siglo XIX, había de cegar la circulación de este pasillo, que no que-

dó compensada con el ferrocarril ni con la fama de los vinos de Jerez. Una lánguida existencia con aires provincianos —a pesar de la categoría demográfica e histórica de las dos grandes ciudades— habría de contemplar el declive de una pequeña parcela del mundo que había tenido una proyección universal durante siglos, para figurar más tarde, en muchos libros de geografía, como una de las zonas más deprimidas de Europa.

PRIMERA PARTE

UN TRAMPOLÍN HACIA LAS INDIAS

Sevilla y Cádiz estaban protagonizando, y conjeturalmente hubieran seguido protagonizando, un papel nada despreciable en la historia del tráfico marítimo, y por consecuencia como nudos de contacto, no sólo de mercancías, sino de ideas, lenguas, costumbres. A su modo, eran ya ciudades cosmopolitas en la Baja Edad Media, y todo parecía indicar que continuarían siéndolo, sin duda a escala incrementada, en el Renacimiento.

En estas condiciones, la aparición en el mapa del mundo de un nuevo y enorme continente al otro lado del Mar Océano supuso un salto más cuantitativo que cualitativo. Pero este salto fue tan grande, que supuso una verdadera revolución, y sus efectos, desde los primeros momentos, fueron espectaculares. Si Sevilla primero y Cádiz, tímidamente en un principio y en espléndida plenitud después, se convirtieron en claves interpretativas del mundo —en el aspecto histórico y en el económico—, fue justamente gracias a lo que ocurrió a partir de 1492. Y en eso —el hallazgo de un Nuevo Mundo— tuvieron, como enseguida vamos a comprobar, un papel fundamental.

Capítulo I

SEVILLA Y CÁDIZ EN 1492

Los estudios de A. Collantes de Terán han dejado en claro que la importancia de Sevilla como gran centro demográfico y mercantil es muy anterior a los viajes de Colón; o, si se prefiere decirlo de otra manera, su prosperidad no se debe al hallazgo de las Indias, aunque tal acontecimiento, como acaba de decirse, haya venido a transformar una ciudad ya en pujanza. O, como ha escrito Luis Navarro, «Sevilla no nació ni se hizo al calor del comercio indiano; antes al contrario, por ser Sevilla como era, fue elegida por los Reyes Católicos como cabeza de aquel comercio». Se ha tomado a veces la causa por el efecto, aunque el efecto terminara al cabo por llevar a la ciudad hasta límites de magnitud insospechada.

Una ciudad agrícola y mercantil

No viene al caso estudiar aquí el panorama urbano de Sevilla, tratado con detalle en otro volumen de esta misma colección; pero sí hay que recordar que la antigua Híspalis, ya desde los tiempos romanos, era uno de los más amplios recintos fortificados de Europa. Los ocho kilómetros de muralla, con un diámetro máximo de 3,5 kilómetros, sus 166 torres, sus 12 puertas y cuatro postigos, encerraban un recinto capaz para varios cientos de miles de pobladores, o, dados los cánones de alturas de otras zonas de Europa, para cerca de un millón. En el supuesto de que la población de la ciudad no se mantuviera constante, experimentando en más de una ocasión momentos de decadencia, se infiere que este recinto estuvo en determinadas épocas históricas par-

cialmente vacío. Siempre abundaron, por razón del clima y del temperamento de sus habitantes, huertos y jardines. Incluso los veremos en los momentos de mayor intensidad —anteriores a 1900— a fines del siglo XVI o principios del XVII.

Si Sevilla fue *siempre* una ciudad grande, ello se debe a su privilegiada situación, enclavada en el último tramo navegable del río e inmediatamente aguas abajo del primer vado. Esta circunstancia, expresada hace años por R. Manzano, es una clave de su secreto. La otra clave es, por supuesto, la feracidad de la tierra aluvial del Guadalquivir, felizmente combinada con la inmediatez, por el oeste, de las tierras ligeras y ventiladas del Aljarafe, paraíso del olivo y de la vid. Campo fértil y río navegable se asociaron así para convertir a la ciudad en un centro de producción agrícola y en puerto de exportación e importación.

Sevilla enviaba preferentemente trigo —su campiña gozaba fama de tener el más amplio rendimiento cerealero de España—, aceite de Aljarafe y Alcalá, vinos del Condado y los Alcores, o de Alanís, lana de Sierra Morena y Extremadura, aparte de su propia producción artesana, en la que destacaban desde siempre las manufacturas sederas y la loza. Su elevada población —y la de su entorno— y los beneficios obtenidos garantizaban también una buena tasa de importación.

Enrique Otte ha precisado bastante bien los contactos exteriores del puerto sevillano antes del Descubrimiento. Por lo que respecta a la Península, era mucho más fuerte el tráfico atlántico. La pertenencia a un mismo reino —Castilla—, más la situación decadente en los siglos XIV y XV de los reinos de la Corona de Aragón, hacían mucho más frecuente el contacto con La Coruña, Villaviciosa de Asturias, Laredo, Castro Urdiales, Bilbao, Pasajes, que con Barcelona, Valencia o Mallorca, que tampoco faltó. Hasta la conquista de Granada, simultánea a la aventura colombina, los contactos por mar con la banda mediterránea de Andalucía fueron muy escasos.

Por el contrario, las Canarias juegan un papel importante en la tradición naval y mercantil de Sevilla desde bastante antes de la proyección al Nuevo Mundo. F. Morales ha destacado la importancia de la «flecha del Guadalquivir» como vector apuntado hacia aquellas islas. Ya la crónica de Enrique III nos habla de «gentes de Sevilla» que, mandadas por Gonzalo Martel, embarcaron en 1393 para las Canarias. El segundo hijo de Martel, Hernán Peraza, fue «señor de Canarias».

Según Ortiz de Zúñiga, siguieron otras expediciones sevillanas. Poco después, Enrique III concedió los derechos sobre Canarias a Juan de Bethencourt, su «conquistador oficial», y se prohibió a los sevillanos seguir con sus expediciones. Con todo, es sabido que el mismo Bethencourt necesitó pronto pedir ayuda en barcos y hombres a los marinos andaluces. Uno de los sucesores del concesionario, Maciot de Bethencourt, vino a Sevilla y acabó vendiendo sus derechos al conde de Niebla, señor de Sanlúcar. Las expediciones sevillanas a Canarias, con o sin beneplácito del conde, siguieron, y los Peraza llegaron a constituir una verdadera dinastía. Mucho se ha hablado de la amistad de Cristóbal Colón con doña Inés de Peraza, durante sus escalas canarias. Diego de Merlo, uno de los más conocidos Asistentes de Sevilla, participó en la conquista de Gran Canaria.

De las islas traían los navegantes, unas veces de forma legal, otras no tanto, esclavos, cueros, sebos, orchilla y más tarde azúcar. Llevaban cereal, vino y géneros. El comercio con Canarias encubre un tráfico tan intenso o más con la frontera costa africana, se realizase directa o indirectamente. En general, la empresa de África tentaba a los andaluces de la orla atlántica casi tanto como a sus vecinos portugueses, unas veces compañeros de aventuras, otras competidores y aun enemigos. Tras la paz de Alcaçovas (1479), la reina Isabel prohibió el tráfico africano, excepto con las Canarias, orden que sólo a medias fue obedecida. Hay vagas noticias de expediciones andaluzas a Guinea, y una cantidad de sevillanos, trianeros o gaditanos, así como naturales del litoral de Huelva, se mezclaron inevitablemente con los portugueses, en una época en que los límites de nacionalidad y aun de lengua eran mucho más imprecisos que ahora, e incluso que pocos años más tarde.

Ocioso es recordar aquí la importancia de las navegaciones de los marinos de la orla gaditana hacia las Canarias y el oeste de África. La destreza en el arte de la mar, la costumbre de «rescatar», la invención de la carabela y el hallazgo del callejón de los alisios hicieron que la historia de América —y del mundo— fuera como fue.

La relación Sevilla-Portugal tiene también su expresión en los fuertes contactos de su puerto con Lisboa. Probablemente fuera el de la capital del Tajo el punto más importante de todos los contactos extranjeros. No en balde Lisboa se estaba convirtiendo por entonces —como adelantada de Sevilla— en uno de los centros del tráfico mundial. Con buen tiempo, la travesía podía realizarse en cuatro jornadas

de mar, incluso con barcos de remos, como la galera o el barinel, muy aptos para la navegación por el río. En la Sevilla precolombina hay noticias sobre el envío de frutas y otros productos agrícolas a Lisboa. Los establecimientos portugueses eran abundantes en la ciudad, y tanto las noticias como los beneficios del costeo africano de los navegantes del vecino país eran un aliciente que propiciaba la incitación o la búsqueda de nuevas aventuras, como iba a serlo la colombina.

Por cierto que Génova fue otro de los puntos fundamentales de contacto del puerto sevillano, tan importante por lo menos como Lisboa. Los genoveses utilizaban a Sevilla o Cádiz como escala en su paso del Mediterráneo al Atlántico, o viceversa. Tal paso no era tan fácil como hoy parece, por los levantes de verano o los ponientes de invierno, y aunque no existen datos para demostrarlo, hay motivos para sospechar que el papel de broche entre dos mares, que acabó arrogándose Sevilla por su cuenta, fue sugerido en gran parte por la escala de los genoveses.

Cuando Colón llegó a Sevilla, ya estaban establecidos en ella sus compatriotas los Centurione, los Di Negro, los Lomellini, los Rivarol, con muchos de los cuales estrecharía amistad el descubridor: genoveses y napolitanos mantenían un extenso tráfico que iba desde Chíos, en el levante mediterráneo, hasta los puertos de Flandes. Y Sevilla —también Cádiz, aunque este puerto fue más bien de escala que comercial— estaba a mitad de camino.

Y Flandes fue, efectivamente, el otro gran puerto del contacto europeo. Sevilla comerciaba con Londres, Rouen, Hamburgo; pero sobre todo con Brujas, Ostende, Amberes, los puertos que recibían la lana castellana, el vino andaluz y los productos traídos, por intermedio de Sevilla, desde el Mediterráneo. También se habían establecido en la ciudad casas flamencas o alemanas. Sin esta activa tradición mercantil y marítima de amplio alcance, hubiera sido más difícil que Sevilla se hubiera convertido poco más tarde en «puerto y puerta de las Indias».

El río y la capacidad portuaria

A un conocedor de la Sevilla actual puede extrañar que las murallas de la ciudad no llegasen hasta las orillas del Guadalquivir, sino que estuviesen retiradas, desde la Barqueta hasta la torre de la Plata, unos

doscientos y en algunos puntos casi 300 metros tierra adentro. Había entre río y ciudad un amplio espacio libre, y las mercancías no habían de pagar derechos hasta llegar a las puertas, a cientos de pasos de las naves. El hecho ha sido explicado siempre por razón de las frecuentes avenidas o riadas, que desbordaban el cauce del río e invadían los terrenos cercanos. Las mismas murallas estaban tan dispuestas para defenderse del agua como de los hombres, y las puertas contaban con dispositivos de bloqueo para evitar el paso del agua desbordada.

Pero el amplio espacio entre la ciudad y el río —el Arenal— cumplía también una función de almacén muy importante. El puerto de Sevilla estaba lo suficientemente saturado de mercancías —a veces en tránsito— como para que fuese bastante incómodo introducirlas en el recinto urbano antes de cerrar el trato. El Arenal se hizo más importante que nunca —pero con muy pocas edificaciones permanentes— cuando Sevilla se convirtió en uno de los más grandes emporios del mundo.

Como puerto fluvial tenía dos importantes ventajas: primera, la ya aludida baratura del transporte, que permitía ahorrar 90 kilómetros de ruta terrestre, y segunda, la fácil defensa. Sevilla quedaba a salvo de ataques piráticos o de incursiones de flotas enemigas. Nadie la haría peligrar como puerto, y, de hecho, sus magníficas murallas apenas cumplirían función histórica hasta los tiempos de Espartero. Por contra, no faltaba un grave inconveniente: la navegación por el Guadalquivir no era fácil. A la entrada misma se encuentra la barra de Sanlúcar, peligrosa de franquear y causa de numerosos accidentes. Con cierta ingenuidad el duque de Medinaceli se jactaba, en el siglo XVI, de que la barra constituía no sólo un medio de defensa, sino un impedimento del comercio ilícito, ya que los bajos de arena únicamente podían ser sorteados por un piloto experto, es decir, un hombre de confianza, habilitado por la Casa de Contratación. Por el contrario, un documento de fines del siglo XVII lamenta que los franceses hayan aprendido a franquear la barra. Lo cierto es que aquel banco de arena, aparte de limitar el tonelaje, se convirtió en el cementerio, también, de numerosos barcos españoles, por experimentados que fuesen sus pilotos.

Los complicados meandros —que convierten una travesía en línea recta de 82 kilómetros en 111 siguiendo el río: y entonces más—, los esteros, las islas y los bancos paralelos a la orilla constituían otros tan-

Mapa de Andalucía, año 1606. (Cortesía del Servicio Geográfico del Ejército.)

tos obstáculos. De acuerdo con los cuidadosos recuentos de Chaunu, el 80 por 100 de los buques que, salidos de Sevilla, no llegaban a divisar las costas del Nuevo Mundo se habían perdido en el propio Guadalquivir.

Aun teniendo en cuenta la travesía completa, la barra de Sanlúcar seguía siendo la principal causa de naufragios, seguida por los cayos de la zona norte de Matanzas y La Habana. Por de pronto, la barra sólo era franqueable para barcos medianos con marea alta.

Otro inconveniente indudable era la dificultad de la navegación a vela. El Guadalquivir alcanza los 300 metros de amplitud cerca de la desembocadura, y más de 150 a la altura de Sevilla; pero no siempre en condiciones de plena navegabilidad en todo su ancho. Los vientos dominantes, del noroeste y suroeste, que a flor de agua se transforman casi en norte y sur obligaban, a la llegada o a la salida, a navegar de bolina sin espacio suficiente para las bordadas, como no se tratase de

una embarcación muy pequeña. De hecho, sólo éstas o las mixtas de remos y vela podían remontar la corriente con soltura.

Llegados a este punto, se hace necesaria una precisión. Es lugar común que el Guadalquivir es un río navegable. Realmente, con un caudal medio inferior al Ebro, al Duero y al Tajo, no lo es, y difícilmente puede serlo cuando en septiembre ese caudal se reduce a pocos metros cúbicos por segundo, inferior al Ulla, al Tambre o al Bidasoa. Es la mar, que invade parcialmente ese cauce, la que hace posible la navegación durante todo el año. De aquí que con frecuencia, por lo que se refiere al tramo comprendido entre Sevilla y Sanlúcar, los geógrafos prefieran hablar de ría y no de río. La Torre del Oro, aunque a 111 kilómetros en línea de orilla, de bonanza, se encuentra a nueve metros sobre el nivel del mar, y algunas zonas, como la antigua Laguna –la Alameda de Hércules, hoy rellenada, y con todo más baja que la propia orilla– a sólo seis. De aquí que expresiones como la ya utilizada de «remontar la corriente», o bien «aguas arriba» o «aguas abajo» haya que interpretarlas en sentido figurado.

La corriente se hace claramente perceptible en épocas de lluvia, e impetuosa en momentos de riada, poco frecuentes pero asoladoras, por la nula pendiente de flujo y la escasa altura del terreno circundante. A ellas nos referiremos en su lugar. Cuando Góngora llama al Guadalquivir «raudo, espumoso», no se refiere, como se dice, a Sevilla, sino a su Córdoba natal, a no ser que haya presenciado alguna de aquellas temibles «avenidas».

Gracias justamente a que el mar mantiene la lámina de agua a un nivel constante, el calendario sevillano de las Flotas de Indias escogería una combinación veraniega tanto de entradas como de salidas. En verano, por efecto de las mareas, la dirección de la corriente se invierte cada seis horas. He aquí uno de los medios más adecuados –aunque lento– para «remontar» el río: dejarse llevar por la corriente durante la mitad de la jornada y anclar durante la otra mitad. Otros medios eran el remolque por embarcaciones menores de remos, el empleo de «puntuales» o largas pértigas que se apoyaban en el fondo, o la «sirga», tracción a la soga, utilizando muchas veces la fuerza humana, desde la orilla.

Antes del descubrimiento de América, el puerto de Sevilla se concentraba principalmente en la zona del puente de Triana, o puente de barcas, al que luego nos referiremos. Era la primera vía que permitía el

paso peatonal o carretero desde la desembocadura; de aquí, y por razón de las más fáciles comunicaciones en todos los sentidos, que las cargas y descargas se efectuasen en las inmediaciones del puente. Incluso La Barqueta —«aguas arriba» del puente— era barrio de marineros. Luego, cuando el tráfico adquirió grandes proporciones, se elegiría como puerto toda la zona del Arenal, hasta la Torre del Oro, y aun más allá. Pero no adelantemos hechos.

Sevilla, ¿ciudad cosmopolita?

Domínguez Ortiz contrasta el recibimiento que se hizo a fines del siglo xv a Nicolás Popielovo, un polaco de Silesia, que en su relato de viaje se quejaba de la excesiva curiosidad y falta de respeto de los sevillanos, con el que un siglo más tarde dispensaron al paisano del anterior Nicolás Sobieski, absolutamente cortés y natural. De ello prentende deducir un cierto provincianismo de Sevilla en los años que precedieron la visita de Colón, y el cosmopolitismo de la gran urbe en tiempos de las flotas y galeones. Que hay un contraste fuerte entre la ciudad de fines del xv y la de fines del xvi es un hecho que no puede discutirse. También resulta muy posible que el provincianismo o paletismo que parece deducirse del relato de Popielovo se deba más al carácter pintoresco y de genio algo torvo del autor, poco apto para la aceptación del humor de los sevillanos, que a la poca costumbre de éstos de recibir extranjeros.

Sea lo que fuere, Sevilla, en el siglo xv, era una ciudad no sólo populosa para la época, sino relativamente cosmopolita, más quizá que ninguna otra de Castilla. Supuesto el ámbito de su comercio, por sus calles desfilaban en nada despreciable profusión genoveses, pisanos, venecianos, napolitanos, portugueses, cántabros, ingleses, franceses, flamencos, alemanes; unos establecidos en la ciudad, por tiempo más o menos largo, otros de paso, pero siempre influyendo en el ambiente, o, quizá mejor, formando parte de él.

La enorme catedral, cuya construcción se prolonga a lo largo del siglo xv, es obra de artífices norteños y extranjeros, especialmente flamencos y alemanes. Algo por el estilo podría decirse del italianizante edificio del ayuntamiento. Italianos eran Fancelli y Torrigiano, franceses o flamencos Perrin, Roque Bololuque y Pedro de Campaña. Alejo

Fernández —que firmaba Alejo Fernández Alemán—, autor de la encantadora tabla de la *Virgen de los Navegantes*, era hijo de alemanes, si no alemán él mismo. La mayoría de los artistas extranjeros que dieron tono a Sevilla —incluidos sus famosos impresores alemanes— o llegaron antes del Descubrimiento, o lo hicieron demasiado poco después como para poder afirmar que lo hicieron a causa de él. En 1492 Sevilla no era aún la Babilonia de Occidente ni el emporio mundial cantado por poetas y cronistas; pero conocía a muchos extranjeros y era conocida de ellos. Era, en suma, un importante puerto europeo. Porque lo fue, se la escogió para una misión todavía mayor.

Cádiz

De las ciudades que hoy se inscriben en la provincia gaditana, Jerez, de carácter realengo, era, con gran diferencia, la más importante a fines del siglo xv. Seguían las medianas ciudades señoriales Sanlúcar y el Puerto de Santa María, dedicadas a la pesca y a la exportación de artículos de la tierra, sobre todo vinos, y base de una activa vida marinera. Las almadrabas de la zona de Sanlúcar gozaban de una merecida reputación pesquera. Algeciras era una vieja fortaleza, en otro tiempo pujante, y entonces arruinada. Cádiz era la tercera o cuarta población de la punta sur de la Península. Puerto famoso desde los tiempos de los fenicios —es la ciudad de fundación datada más antigua de Occidente— y de los romanos, vivió un medievo un tanto oscurecido. Su situación, en el extremo de un tómbolo de largo pedúnculo, isla-península, dificulta las comunicaciones con el interior, y por tanto su abastecimiento. Por el contrario, era un excelente puerto de escala. De aquí que Cádiz haya vivido durante muchos siglos más volcada hacia afuera que hacia adentro.

Recientemente rescatada para la Corona, Cádiz llegó un poco tarde a la gran aventura ultramarina. Su población a fines del siglo xv, según deduce M. Bustos, no sobrepasaría los 250 vecinos, unos 1.255 habitantes, según el citado autor, 1.100 para Sancho de Sopranís. Tan menguada vecindad ocupaba un recinto muy reducido dentro de la actual península gaditana: justamente, si hemos de seguir la castiza expresión de los naturales, «la parte de la sartén que confina con el mango». El resto de aquella especie de palma extendida, rodeada por la mar,

estaba ocupada por viñas, rocas, un pozo, las ruinas de una mezquita, y dos ermitas, las de Santa Catalina y San Sebastián, hoy suplantadas por históricos castillos.

Ocupaba, por tanto, lo que hoy es el barrio del Pópulo (núcleo medieval primitivo), parte del de Santa María y el arrabal de Santiago. En la parte más alta —que en la península no pasa de 20 metros— un viejo castillo, y hacia el largo pedúnculo que la unía con la a su vez isla del León, una muralla de tierra. Sólo más tarde, como ha estudiado V. Fernández Cano, comenzarían a levantarse nuevas fortificaciones: siempre, hasta el siglo XVII, con parsimonia.

Cádiz vivía fundamentalmente de la mar. Según comentaba en el siglo XVI Agustín de Horozco, «la falta de tierra que la naturaleza dio a esta isla parece que a porfía se la quiere suplir por medio de la industria de los hombres y navegación del mar». Por industria hemos de entender ingenio, que no actividades fabriles, ni siquiera artesanas, de que Cádiz fue escasa, incluso en los tiempos de mayor esplendor. Los gaditanos eran excelentes marineros, pescadores, transportistas y, cuando la ocasión se terciaba, corsarios. La situación de la isla, en el entrecruce de dos caminos de dimensiones planetarias —del Atlántico al Mediterráneo, de Europa a África—, la convertía en escala obligada de navegantes. Con todo, su papel no podía parangonarse con el de Sevilla. Cuando se trataba simplemente de buscar un puerto de reposo y aprovisionamiento, o bien de reparar las naves, Cádiz era preferible. Cuando la escala tenía también una finalidad comercial, la ventaja era para Sevilla, sede de una abundante burguesía de negocios, de un excelente artesanado, y nudo de una serie de buenas vías de comunicación.

Con todo, Cádiz exportaba vinos de Jerez —en competencia con El Puerto— y la sal de la cercana Isla de León, que reclamaban tanto genoveses como flamencos. Por la abundancia de la documentación comercial se ha deducido que Cádiz tenía más relación con los puertos cantábricos que la misma Sevilla, aunque el aserto como tal sigue siendo discutible. También se prefería Cádiz, como se ha dicho, a la hora de reparar las naves, que no en balde disponía de las mejores instalaciones de carpintería de ribera de toda la orla atlántica andaluza. Muchos de los barcos de la época del Descubrimiento habían sido construidos o por lo menos armados en Cádiz.

Su hora, ciertamente, pudo haber llegado en 1492. De su puerto salieron la mayor parte de los judíos expulsados por los Reyes. El se-

gundo viaje de Colón, aunque organizado en Sevilla, partiría fundamentalmente de Cádiz, y de allí salió el cuarto. En 1497, Pedro de Estopiñán utilizó Cádiz como base para la conquista de Melilla, primer capítulo, se esperaba, de una amplia expansión africana, para la que la ciudad estaba preparada como ninguna otra. Y algunas de las primeras expediciones exploradoras del Nuevo Mundo, tal la de Ojeda en 1502, salieron de su bahía.

Si Cádiz no se convirtió en el centro del monopolio del comercio americano fue por obra de una decisión superior, que tuvo sus razones, por supuesto, pero que también pudo haber sido razonablemente distinta. Aun así, Cádiz nunca perdió ciertos derechos en el tráfico ultramarino, y hasta la balanza estuvo a punto de invertirse en 1523, cuando Carlos I, agradecido por el papel militante de los gaditanos contra el movimiento de las Comunidades, les concedió nuevos privilegios mercantiles, que estuvieron a punto de ser decisivos. Si la guerra de las Comunidades, como quiere Joseph Pérez, fue la lucha entre la burguesía de producción y la burguesía de negocios, Cádiz se portó ya entonces como la que siempre iba a ser: una ciudad donde apenas había otra cosa que clase media mercantil.

Capítulo II

LOS VIAJES DE COLÓN

Nicolás Popielovo no fue el único personaje pintoresco que visitó Sevilla por aquellas fechas. En la primavera de 1485 llegó un curioso marino genovés que decía poseer secretos de alcance mundial, pero que se guardaba muy bien de revelarlos abiertamente. Era una extraña mezcla de experto en navegación y visionario, que casi nadie ha sabido describir cumplidamente en toda su compleja personalidad. Para su hijo

> fue... hombre de bien formada y más que mediana estatura, la cara larga, las mejillas un poco altas; sin declinar a gordo o macilento; la nariz aguileña, los ojos grises, la color blanca, de rojo encendido. En su mocedad tuvo el cabello rubio, pero de treinta años ya le tenía blanco...

Muy similar es la descripción de Fernández de Oviedo, que llegó a conocerlo:

> ...hombre de buena estatura y apariencia, más alto de lo común y fuertes miembros, vivaces los ojos... y el cabello muy rojo y la cara rojiza o pecosa...

Con estos datos tenemos elementos suficientes para reconstruir la imagen de aquel extraño navegante que empezó a darse a conocer en las calles de Sevilla.

Respecto de su carácter, Oviedo recuerda que era «...elegante en el discurso, sensato y de vivo ingenio..., amable cuando quería e irascible cuando se incomodaba...». Y Andrés Bernáldez, cura de Los Palacios

—un pueblecito inmediato a Sevilla—, que le hospedó en su casa, ve en él «un hombre de muy alto ingenio, sin saber muchas letras, muy diestro en el arte de la cosmografía y de repartir el mundo...», esto es, de representarlo por partes mediante mapas. Los sevillanos acabarían por conocerlo bien, aunque no se pondrían de acuerdo sobre su personalidad. Unos admirarían su ingenio, su intuición, sus innegables dotes de navegante, hasta el punto de que se harían incodicionales de su persona y de sus proyectos; otros se sentirían molestos o hasta se reirían de sus visiones y de sus excentricidades.

Los primeros años

Aún no sabemos por dónde entró Colón en España. Varios historiadores gaditanos pretenden que desembarcó en aquella ciudad, ya fuera procedente directamente de Portugal, ya después de dejar en la La Rábida a su hijo Diego. Si es cierta la primera eventualidad, es probable que pasara por Sevilla antes de llegarse a La Rábida, para cuyo convento franciscano traía recomendaciones. Fuera lo que fuese, Sevilla fue el primer centro de las actividades de Colón en orden a la puesta en marcha de sus proyectos. En la ciudad conoció —según algunos ya los conocía por amistad o por referencias intermedias— a algunos de sus compatriotas con los que habría de seguir en estrecho contacto: los Berardi, los Centurione, los Di Negro. Tal vez también con los Pinelo, establecidos desde mucho tiempo antes en Sevilla. Pero no le faltaron tampoco amigos sevillanos desde los primeros momentos.

Bernáldez y Las Casas nos lo pintan como «mercader de libros de estampa». No sería de extrañar que Colón, dotado toda su vida de un evidente espíritu mercantil, se dedicara a vender libros ilustrados; pero todos los especialistas se inclinan a creer que, en tanto no llegaban las ayudas oficiales, se ganaba la vida dibujando y vendiendo mapas y cartas náuticas, para cuyo diseño tuvo siempre una especial habilidad.

Hay también vagas noticias de que vendió libros en Sanlúcar. Y es que Colón, sin dejar de esperar nunca el apoyo real, tentó también el nobiliario. Parece que fue Juanoto Berardi quien le puso en contacto con el duque de Medina Sidonia, y de aquí su estancia sanluqueña. Los Guzmán habían impulsado siempre las empresas marítimas y las actividades pesqueras, de las cuales obtenían sustanciosos benefi-

cios. Complació al duque la idea del genovés de llegar a lejanas y ricas tierras, expresada, como él sabía hacerlo, con hábiles medias palabras, que dejaban entender más de lo que decía; pero los afanes de la guerra de Granada distraían a Medina Sidonia, y Colón pasó el Puerto de Santa María para ser recibido por el duque de Medinaceli. La empresa descubridora pudo ser así una empresa nobiliaria. Medinaceli aceptó la idea con interés, por lo que parece, mayor que Medina Sidonia, y estaba dispuesto a patrocinar una expedición, si los Reyes lo consentían. Para ello escribió a Córdoba, donde se encontraban entonces los monarcas. La respuesta de Isabel, dotada como siempre de su excepcional sexto sentido, fue que le enviaran inmediatamente a Colón.

La idea del gran viaje a Occidente circuló así de forma simultánea por las cuatro grandes ciudades de la «flecha del Guadalquivir». Cualquiera de ellas pudo llevarse la gloria, aunque, curiosamente, la expedición no habría de partir de ninguna de ellas, sino de un pequeño puerto de la ría de Huelva. Descartadas, por imperativos oficiales, las dos ciudades costeras de señorío, quedaron a la espera de los resultados de la aventura Sevilla y Cádiz. Colón pensó en las dos ciudades. Ya en su primer viaje recuerda donosamente «el río de Sevilla»; y cuando debe tomar medidas de longitud geográfica, se refiere casi siempre a Cádiz como meridiano de origen, símbolo del extremo occidente europeo. Las dos ciudades quedarían vinculadas para siempre —aunque por entonces casi nadie pudiera imaginarlo— a la gran aventura que se avecinaba.

Sevilla y el primer viaje

Parece que Cádiz quedó inicialmente descartado por los Reyes, que prefirieron utilizar su amplio puerto como punto de partida de los expulsos judíos. Este hecho, y la obligación que por entonces habían contraído los vecinos de Palos de servir a la Corona con dos carabelas, determinaron el escenario inicial. Palos era patria de esforzados navegantes, como los Pinzón, los Quintero o los Niño, todos los cuales de una forma u otra pasarían a la historia; pero no reunía las condiciones necesarias para constituirse en sede de una compleja organización. Ortiz Muñoz defiende la idea de que la expedición que salió de Palos se

organizó en Sevilla, y no faltan ni datos ni argumentos lógicos para suponerlo. Cuando el descubridor, tras las Capitulaciones de Santa Fe, llegó a Andalucía occidental, el Asistente de Sevilla (la primera autoridad municipal, pues curiosamente, en teoría, el Corregidor de Sevilla era el rey), conde de Cifuentes, recibió orden expresa de los Reyes Católicos de ayudarle y facilitarle todos los medios necesarios para el apresto de los navíos.

Y no podía ser menos, habida cuenta de que Sevilla, el puerto comercial más importante del sur de la Península, poseía todos los recursos y elementos necesarios para montar una expedición de envergadura, sobre todo por lo que se refiere a los víveres —barricas, bizcocho, carne salada de larga duración—. Es tradición que Colón se surtió de harina en el horno de San Isidoro. También es de suponer que Sevilla facilitara desde los ropones solemnes con que el Almirante tomó posesión del Nuevo Mundo, hasta la infinidad de baratijas —cascabeles, espejuelos, «bonetejes colorados»— que el descubridor y su gente se dedicaron a repartir sin tregua durante tres meses entre los asombrados indígenas.

Dos de los tres navíos que habían partido de Palos —la *Niña* y la *Pinta*— retornaron al mismo puerto con pocas horas de diferencia, el 15 y 16 de marzo de 1493. Allí fueron las alegrías del reencuentro familiar para la mayor parte de los tripulantes. Pero la recepción solemne tuvo lugar en Sevilla pocos días más tarde. Entre las cortesías de las autoridades y las aclamaciones de las gentes, hizo su entrada en la ciudad una pintoresca comitiva, en la que, junto con el Almirante y sus oficiales, figuraban diez hombres de una raza desconocida, extrañamente ataviados, y con colgantes de oro en las orejas: los primeros americanos que pisaban tierra europea, y que causaron más sensación popular que el propio descubridor del Nuevo Mundo. Fueron alojados cerca del Arco de las Imágenes, en la parroquia de San Nicolás.

También causaron sensación los bichos y los frutos traídos de las Indias, entre los cuales figuraban, según Las Casas,

> papagayos verdes muy hermosos y coloreados, y guaycas, que eran unas carátulas hechas de pedrerías de huesos de pescado, a manera puesto de aljófar, y unos cintos de lo mismo, fabricado por artificio admirable, con mucha cantidad y muestra de oro finísimo. Y otras muchas cosas, nunca antes vistas en España, ni oídas.

Fray Bartolomé no habla aquí por referencias. Joven entonces de diecinueve años, e hijo de uno de los compañeros de Colón en el segundo viaje, presenció alelado el espectáculo, antes de saberse transcriptor del *Diario del Descubrimiento,* Cronista de Indias y defensor de sus naturales. El sortilegio de América debió quedar prendido en su ánimo de una vez para siempre.

Sevilla, Cádiz y el segundo viaje

Si en 1492 los proyectos del misterioso genovés habían suscitado dudas y desconfianzas, los preparativos para su segunda expedición despertaron extraordinario entusiasmo. Todo el mundo quería enrolarse para participar en la fantástica aventura, que prometía, además, el logro de incontables riquezas. En este sentido Colón no encontró la menor dificultad en la organización del segundo viaje; o, para precisarlo mejor, su mayor dificultad fue justamente la de rechazar peticiones de embarque, algunas de mucho compromiso. No resulta extraño que, una vez en alta mar, se descubriesen en la flota más de 150 polizones, todos ellos de Sevilla, y algunos de familias muy conocidas.

Sí aparece por entonces un personaje que acabaría rozando con la personalidad siempre susceptible del descubridor. Se trata del arcedinao Juan Rodríguez de Fonseca, sobrino del arzobispo de Sevilla, don Alonso de Fonseca, y persona de cultura y capacidad, aparte de sus demostradas dotes diplomáticas. Fonseca había apoyado a Isabel en la guerra de sucesión, y la reina era mujer que sabía hacer honor a sus agradecimientos. El arcediano fue encargado por Isabel de «atender todos los asuntos que tocan al aparejamiento de aquella flota». Teóricamente, Fonseca estaba a las órdenes de Colón, pero su capacidad de gestión y de relación era incomparablemente mayor, aparte de que el descubridor, más atento a la procura de navíos de alto bordo, salió pronto para Cádiz, mientras el arcediano preparaba meticulosamente todos los detalles organizativos y humanos en Sevilla.

De sus dotes de organizador no cabe dudar. Las Casas, siempre partidario del Almirante, no puede ocultar una cierta dosis de ironía cuando describe a Fonseca como «muy capaz de mundanos negocios, señaladamente para congregar gente de guerra para armadas por la mar, que era más oficio de vizcaínos que de obispos». Fonseca no era obis-

po entonces —sino su tío—, pero la crítica trascendió, y don Juan Rodríguez pasaría a la historia como el hombre que entorpeció la labor de Colón, y hasta cierto punto le suplantó. La verdad es que nunca se había organizado una expedición tan compleja y numerosa, con un fin tan radicalmente diferente de todos los demás, y nunca, tampoco, había sido montada tan bien. Eso sí, el sevillanismo de Fonseca se dejó sentir a la hora de admitir aspirantes al embarque, en que la mayoría de los registrados eran gentes de la ciudad, en detrimento de los gaditanos o de otros puertos de Andalucía. Entre los que iban a realizar el segundo viaje a las Indias figuraban miembros de familias muy conocidas: los Pérez Martel, Zúñiga, Ortiz, Perafán de Ribera, Roldán, Esquivel, y Las Casas (Pedro, el padre de Bartolomé y tres hermanos más).

Contrariamente a la primera expedición, constituida casi exclusivamente por rudos marineros, en esta segunda figuraban numerosos caballeros e hidalgos, «gente de guerra», como dice fray Bartolomé; comenzaba a registrarse una constante destinada a tener muy notables repercusiones en la sociología colonial americana del siglo XVI: la afluencia de gentes de tradición aventurera y caballeresca, dotada de más fértiles iniciativas para la hazaña esforzada y la guerra que para la actividad mercantil o productiva, y que miraba el trabajo manual como una deshonra.

Sin embargo, Fonseca tampoco se había olvidado de otros colonizadores absolutamente necesarios: navengantes, burócratas, médicos, artesanos, labradores, hasta expertos en regadíos; también clérigos, que extrañamente habían faltado en la primera expedición. Esta vez figuraban doce eclesiásticos, la mayor parte sevillanos, presididos por un distinguido catalán que había servido eficazmente a los Reyes con motivo del tratado de Barcelona: fray Bernat Boyl. El primer viaje había tenido como finalidad descubrir; está claro que la de este segundo era mucho más compleja: conquistar, poblar, colonizar, cultivar, evangelizar.

A este efecto fueron embarcados, cuidadosamente adquiridos y seleccionados por Fonseca, armas, utensilios de labranza, herramientas de todas clases, toros y vacas, caballos y yeguas, simientes de diversas plantas y sobre todo cereales, árboles frutales y hasta caña de azúcar. También se llevaron los primeros retoños de vid para plantar en América, y consta que el alcalde de Olivares —en el Aljarafe— vendió las primeras estacas de aceitunas «sacadas de cuajo y collera», de donde

saldrían los primeros olivos que crecerían en el Nuevo Mundo. En suma, y salvo en el caso de la caña, el primer paisaje que el hombre europeo intentó crear en América fue un paisaje sevillano.

La armada se congregó en Cádiz, donde desde semanas antes se encontraba el Almirante preparando los aspectos náuticos, en septiembre de 1493. La formaban 17 navíos, de ellos doce carabelas bien armadas, tres naos y otros dos barcos de menos bordo. Allí ya estaban esperando expertos marinos como Juan de la Cosa, Alonso de Ojeda y los hermanos Niño. Faltaban los Pinzón: Martín Alonso había fallecido aquella primavera, y Vicente Yáñez tenía ciertas diferencias con el descubridor. Embarcaron 1.200 tripulantes; según algunas versiones, 1.500: su número exacto es difícilmente calculable, habida cuenta de los polizones y de los empujones de última hora. Cádiz vio por unos días duplicada su población, con el aluvión de tantos inquietos expedicionarios; también embarcaron algunos de sus hijos, aunque estaban en franca minoría.

Colón parecía haber apreciado las ventajas de Cádiz, y desde allí envió un memorial a los Reyes, proponiendo su puerto como punto de partida de futuras expediciones, y aun insinuando el establecimiento de un monopolio gaditano; quizá comenzaba a sentirse molesto por la actividad desbordante de Fonseca y su ofensiva sevillana. La primera armada colonizadora de América partió de Cádiz el 25 de septiembre de 1493.

Nuevos contactos de ida y vuelta

A Cádiz llegó, el 7 de marzo de 1494, la primera flota organizada en Indias (La Española), compuesta por doce barcos, en que Colón enviaba a los colonos descontentos y a Antonio de Torres, que era portador de un mensaje del Almirante a los Reyes, justificando sus acciones y solicitando nuevos recursos. Los mensajeros de América traían canela blanca, pimienta, sándalo, 60 loros y 26 indios, únicos supervivientes de un total de más de 100 que habían emprendido la travesía. Los más habían soportado bien el viaje, hasta la altura de las Madeira, pero las tormentas cercanas a Europa, y posiblemente el escorbuto, o enfermedades desconocidas para ellos, habían hecho perecer a la mayoría. Algunos de esos indios pudieron quedar en Cádiz, aunque casi

todos fueron a parar a Sevilla. Colón pretendía vender como esclavos a los caníbales convictos de haber devorado carne humana, cosa que los Reyes impidieron, ordenando que todos ellos fueran adoctrinados en la fe. Perdemos pronto noticia de esta segunda remesa de originarios del Nuevo Mundo en Europa, aunque los viajeros —ya lo veremos— nos hablan de indios residentes en Sevilla a principios del siglo XVI.

El «tercer viaje» propiamente dicho fue la expedición mandada por Juan de Aguado, que partió de Sevilla el 5 de agosto de 1495. Parecía consagrarse la costumbre de salir de Sevilla y rendir viaje en Cádiz. Los Reyes confirmaban a Colón en sus prerrogativas, y, en general, aprobaban su gobierno en La Española; pero al mismo tiempo comisionaban a Aguado para que investigase lo ocurrido en la lejana isla, ya que algunos informes, entre ellos el de fray Boyl, denunciaban ciertas arbitrariedades cometidas por el descubridor. Con Aguado viajaron, más que colonos, simientes y aperos de labranza, así como útiles de construcción. Estaba claro que La Española, cerca o lejos de Cipango o de Catay, nada tenía de común con las legendarias, riquísimas y refinadísimas tierras del Gran Khan, descritas por Marco Polo. Los hidalgos que habían embarcado soñando en aventuras dignas de las novelas de caballerías tenían que resignarse a trabajar la tierra, una tierra donde se aclimataban mal las plantas de Castilla. En ello radicaba la causa de todos los desencantos, y los problemas que siguieron.

Con todo, los Reyes Católicos pensaban en un contacto regular con las tierras recién descubiertas, y contrataron con Juanoto Berardi un servicio de cuatro navíos cada trimestre, que asegurara una comunicación continua. De haberse mantenido el proyecto, es posible que Cádiz se hubiese convertido en la cabecera de Indias, ya que el contrato mencionaba expresamente aquel puerto. Pero los barcos preparados por Berardi zozobraron en una tempestad a comienzos de 1496. El proyecto, aún así, se mantuvo, y la misión de Berardi sería asumida por Américo Vespucio, que aún no podía imaginarse padrino del Nuevo Mundo.

Estaba a punto de salir de Cádiz una nueva expedición, comandada por uno de los más hábiles exploradores de las nuevas tierras, Pero Alonso Niño, cuando al mismo puerto, sorpresivamente, llegó Colón, vestido de modo significativo con hábito franciscano, e indignado con las atribuciones que el emisario Aguado se había autoconferido en La Española. Comenzaba la ingrata historia del calvario colom-

bino, en cuyos complicados entresijos no es cuestión de introducirnos aquí. El descubridor venía sólo con dos carabelas, la extraordinaria *Niña*, que ya había atravesado cuatro veces el Atlántico —y volvería a hacerlo por lo menos otras cuatro— y la *Santa Cruz*, llamada también *India*, el primer navío de alto porte construido en América.

El regreso de Colón no impidió la salida de Alonso Niño, pero interrumpió los planes de la Corona para establecer una línea regular. El contencioso sobre las atribuciones y la tarea de gobierno del Almirante se entrelazó con el descontento de los colonos en aquellas «tierras de perdición», y las dudas sobre la naturaleza de las islas descubiertas. Ya en 1494, el doctor Francisco de Cisneros, un humanista vecino de Sevilla, escribió un memorial a los monarcas —recientemente estudiado por Demetrio Ramos— en que pretendía que «las islas que ahora nuevamente son falladas sabrá Vuestra Alteza que no son en India, sino en el Mar Océano Altántico Ethiópico». Sobra la última palabra. De haber sido omitida, el discutido nombre de América tendría un nuevo y bien calificado padrino. Una idea muy parecida —las tierras descubiertas en Occidente no son Asia— era defendida por Maese Rodrigo de Santaella, que en 1502 fundaría la universidad de Sevilla.

Después de una breve estancia en la Corte, Cristóbal Colón se estableció en Sevilla, donde parecía centrada la polémica en torno a «sus» Indias, y allí permaneció por espacio de casi dos años. Durante un tiempo se hospedó en casa de Andrés Bernáldez, y la amistad entre los dos hombres llegó a ser entrañable, a pesar del contraste de pareceres entre el soñador navegante y el realismo campechano del buen clérigo. Pero ello no evitó —y, lo peor de todo, en presencia de Fonseca— una agria discusión, cuando Bernáldez adujo que las tierras que su amigo estaba descubriendo al otro lado del mar en absoluto podían pertenecer a Cipango, que, en su opinión, debía situarse por lo menos a 1.200 leguas más allá, es decir, a más del doble del camino. Bernáldez no era un ignorante; pero, sobre todo, se hacía eco de una opinión que ya comenzaba a generalizarse por Sevilla.

Colón, humillado en sus pretensiones, y delante de su cada vez menos amigo Fonseca, no dio su brazo a torcer, y se aferró a su teoría «indiana». «Es entonces, en 1497 —escribe Juan Gil— cuando Colón hizo acopio de material bibliográfico para refutar a sus contrincantes». Por 1497 y 1498, según el citado autor, habría adquirido la *Imago Mundi* de Pedro de Ailly, la *Historia rerum ubique gestarum*, de Eneas

Silvio Piccolomini, los relatos de Marco Polo y la *Historia Natural* de Plinio. He aquí que las lecturas, que tantas veces se han interpretado como base de la idea colombina, no parecen haber sido la *causa*, sino la *consecuencia* del Descubrimiento; o, por mejor expresarlo, del prurito del navegante genovés por demostrar que América era Asia.

> De buenas a primeras —sigue escribiendo el citado autor— el Almirante ha de convertirse en humanista, para disputar de Cattigara, del Gran Golfo, de la Trapóbana, para saber si hay que quitar la razón a Tolomeo y dársela a Marino de Tiro.

De toda aquella inútil y en el fondo para él nefasta erudición del descubridor, ha quedado cuando menos, como regalo para Sevilla, el tesoro de la Biblioteca Colombina.

Empeñado en demostrar la identidad de «sus» Indias, emprendió el Almirante su tercer viaje, organizado, como todos, en Sevilla y surtido en Sanlúcar, el 30 de mayo de 1498. Entretanto, los Reyes habían decidido romper el monopolio colombino y comenzaron a autorizar viajes por cuenta propia a varios prestigiosos navegantes, siempre que no tocasen las tierras descubiertas por Colón. Estos *viajes menores* o *viajes andaluces*, como ahora se les llama, partieron de Sevilla, Cádiz o Sanlúcar. Entre los grandes exploradores sevillanos figura Juan de Esquivel, que acompañó a Colón en su segundo viaje y descubrió Jamaica, de la cual sería más tarde gobernador y fundador de Sevilla la Nueva. Uno de los más famosos pilotos de su tiempo fue el sevillano Pedro de Ledesma, que atravesó el Atlántico varias veces —una de ellas con Colón— y exploró con Pinzón y Solís las costas del continente. Alonso de Ojeda capituló el primer viaje independiente, organizado en Sevilla en 1498, aunque no partió de Cádiz hasta el 18 de mayo de 1499. Este viaje, de capital importancia histórica, exploraría la costa americana de Brasil a Colombia, infiriendo la continentalidad de las tierras descubiertas. En él participaron Juan de la Cosa, que a su regreso, en Cádiz, trazó el primer mapa del Nuevo Mundo, y Américo Vespucio, que por azares históricos le dio nombre.

De Sevilla partieron Vicente Yáñez, en noviembre de 1499; Diego Lepe, en enero de 1500; Rodrigo de Bastidas, en junio de 1500, y Cristóbal Guerra, en agosto del mismo año. Para Giménez Fernández fue la de Bastidas la «expedición sevillana» por excelencia, organizada y fi-

nanciada por los mercaderes de la ciudad. La mayor expedición de la época colombina fue la oficial de Nicolás de Ovando, que con 30 navíos partió de Cádiz en febrero de 1502.

A partir de este momento, la historia de Cristóbal Colón se hace cada vez más triste y lastimosa. Su descubrimiento, en el curso del tercer viaje, de las bocas del Orinoco, que le hacen suponer «sea ésta una tierra grandísima», fue la última ocasión que se le deparó para comprender que había llegado a un «Nuevo Mundo». Lo reconociera o no en su fuero interno —extremo dramático y muy difícil de dilucidar—, siguió defendiendo obstinadamente su tesis primitiva. Y lo peor fue que su inhábil administración de La Española provocó la insurrección de unos colonos que se creían estafados, y el envío por los Reyes del pesquisidor Bobadilla.

A Cádiz regresó Colón, a fines de octubre de 1500, con las manos ostentosamente esposadas por grilletes, que Bobadilla quiso retirarle, pero con los que el descubridor se empeñó en mostrarse al público. Lo cual no fue obstáculo para que el preso redactase de su puño y letra dos largas cartas a los monarcas, una escrita a bordo, la otra fechada ya en Cádiz. De esta ciudad se dirigió el descubridor a Granada, donde los Reyes le recibieron afectuosamente y le hospedaron en la mismísima Alhambra, pero sin permitirle regresar a La Española en tanto no se resolviese el contencioso. Eso sí, le proporcionaron los medios para organizar un último viaje —sería el cuarto—, que, como tantos otros, se organizó en Sevilla, sin que pudiera evitarse la colaboración del omnipresente Fonseca, y partió de Cádiz. El Almirante, dispuesto a encontrarse con las Indias de verdad, sorteó las Antillas en busca de un paso hacia Occidente, y fue a toparse con las costas de América Central. Entretanto, como ya hemos visto, Nicolás de Ovando había salido de la bahía gaditana el 13 de febrero de 1502 con plenos poderes sobre las islas descubiertas.

Sevilla colombina

El cuarto viaje es tal vez el episodio más triste de la vida de Colón. Desposeído por un largo contencioso de las tierras por él descubiertas, corto de medios y obsesionado por encontrar las verdaderas Indias (ya que, aunque él no quisiera reconocerlo, no las había halla-

do todavía), padeció indecibles penalidades, entre el descontento de su gente, las continuas tempestades y la hostilidad de los indios. Afortunadamente, le acompañaba su hijo menor, Hernando, aún mozo, que recordaría toda su vida la aventura, y vincularía el colombinismo a Sevilla de una vez para siempre. Como de costumbre, el viaje fue preparado en Sevilla y salió de Cádiz, en mayo de 1502 (la partida fue el 9 de mayo, pero una tempestad obligó a la flotilla a regresar a Cádiz, y se refugió en La Caleta. De allí salió definitivamente el 11 de mayo).

Sobrepasadas las Antillas, Colón buscó desesperadamente un estrecho que le permitiera llegar a las legendarias tierras de Catay, a la Trapóbana o al Queroneso de Oro. Todo en vano. Por todas partes se tropezó con las costas de América Central, oyendo de vez en cuando noticias sobre un país riquísimo en un mar al otro lado de las montañas, que le aguzaron los dientes (los indios se referían sin duda a Perú); pero sin encontrar en ninguna parte el paso deseado. La geografía de Costa Rica o de Panamá no se parecía en nada a la de Catigara, pero el Almirante seguía empeñado en su error, o al menos lo parecía. Sus barcos comenzaron a hacer agua antes de que se abriese un hilo de esperanza.

Enfermo y entristecido, regresó Colón a Sanlúcar, el 7 de noviembre de 1504. Aunque entonces no lo sabía, ya no había de volver a las Indias, ni a navegar siquiera. En Sevilla fue afectosamente acogido por sus amigos, que le aconsejaban un bien necesario descanso; pero el descubridor, empeñado en recobrar sus derechos y seguro de convencer a los Reyes, quiso partir inmediatamente para la Corte, entonces en Medina del Campo. Pero la artritis que padecía, contraída en una vida dedicada por entero a la mar, no le permitía montar a caballo. Fue así como solicitó al Cabildo sevillano las andas que habían servido para traer el cuerpo del cardenal Diego Hurtado de Mendoza. La triste petición le fue concedida por acuerdo unánime el 26 de noviembre. Aquel mismo día fallecía Isabel la Católica, su más segura valedora.

Colón permaneció aún en Sevilla los días suficientes para conocer la noticia. Menos seguro de sus posibilidades, pero dispuesto a no cejar en el empeño, solicitó audiencia al Rey, que a las pocas semanas le fue concedida. Partió de Sevilla, ya no en andas, sino a lomos de una mula, en febrero de 1505. Fernando le recibió en Salamanca, con gran afabilidad. Pero el monarca tampoco podía hacer gran cosa, agobiado

por una interinidad que podía hacerle perder la corona de Castilla en cualquier momento. El descubridor se retiró a Valladolid, no pobre ni abandonado, pero sí amargado por una incomprensión de la que él tenía una parte de culpa. Allí moriría el 21 de mayo de 1506.

Fue enterrado en la iglesia de San Francisco. En una fecha indeterminada, que los historiadores sitúan entre 1507 y 1513, sus restos fueron trasladados a la cartuja de Santa Ana, y en 1536 a la Cartuja de Santa María de las Cuevas de Sevilla, donde se había hospedado tantas veces, y donde había compuesto, con ayuda de fray Gaspar Gorricio, el *Libro de las Profecías*. La Cartuja estaba situada en un meandro al otro lado del río, aguas arriba de Triana. Santa María de las Cuevas había sido fundada en 1400 por el arzobispo de Sevilla don Gonzalo de Mena. Protegida por Perafán de Ribera, y después por reyes y magnates, la Cartuja llegó a ser una de las más hermosas de España. Andrés Navagiero, que la visitó en 1526, la vio situada

> en un lugar de gran belleza y también abundantísimo en naranjos, limoneros, cedros y mirtos... el río que corre junto a los muros del jardín le da una grandísima gracia... Tiene también un manantial, de modo que no parece faltarle nada a tan espléndida belleza, la mayor, creo yo, que puede gozar lugar alguno; buen escalón tienen los monjes para subir de allí al Paraíso.

En tan idílico rincón descansaron los restos del descubridor de América, bajo las hermosas crucerías góticas del templo principal, hoy cuidadosamente restaurado para servir de corazón a las celebraciones del Quinto Centenario. También fueron enterrados allí los restos de los dos Diegos, hermano e hijo del Almirante. Pero el cuerpo de Colón, tan viajero tras la muerte como lo había sido en vida, fue trasladado, junto con su hijo y mayorazgo Diego, a la catedral de Santo Domingo, en La Española, mientras el féretro de Diego hermano permanecía en la Cartuja. No pararon aquí los trasiegos, porque en 1795, con motivo de la cesión de la isla de Santo Domingo a Francia, los restos de Colón fueron llevados a la catedral de La Habana; y en 1898, perdida Cuba, regresarían a bordo del *Conde de Venadito* a Cádiz, y de aquí, en el yate real *Giralda*, a Sevilla, donde Arturo Mélida había esculpido junto a un costado de la catedral el vistoso mausoleo donde hoy reposan.

La polémica, como es sabido, sigue en pie. A poco se afirmó que los restos que se trasladaron de Santo Domingo a La Habana no eran los del primer Almirante, sino los de su hijo Diego. También surgieron dudas sobre cuál era la auténtica tumba de Colón en La Habana, y si fue ésta la que verdaderamente se trasladó a Sevilla. Fueron demasiados traslados. Y no falta quien afirme que el cuerpo de Cristóbal Colón no salió nunca de la Cartuja. Si ello es así, el descubridor reposaría justo en el lugar elegido para celebrar, con una Exposición Universal, el medio milenio de su llegada al Nuevo Mundo.

En Sevilla quedó su hijo Hernando. Más erudito que navegante, y dotado de un prodigioso sentido del orden, conservó todos los escritos de su padre, y los famosos libros en que se había apoyado para defender sus tesis. Todavía hoy no es fácil distinguir las acotaciones al margen hechas por Cristóbal de las efectuadas por Hernando. Bibliófilo incansable, viajó por toda Europa para adquirir obras de cosmografía, historia y filosofía. En ellas es frecuente encontrar notas como éstas:

> Este libro costó en Londres un penig por junio de 1522, y el ducado vale 25 penig. Está registrado 768. Este libro costó en Nurenberga un fening por diziembre de 1521, y el ducado de oro vale 344 fening. Consta en el ABC que es el 10.877 del registro.

Hernando Colón llevaba, pues, un fichero.

Hizo construir una casa-palacio junto a la Puerta de Goles, con un hermoso jardín que daba al río, casi justo frente por frente del lugar en que reposaba su padre. Allí reunió una de las mejores bibliotecas de España, que llegó a contar, según referencias, unos 30.000 volúmenes, de los que hoy conservamos unos 8.000, todos de extraordinario valor, incluidos los fundamentales. Aunque la herencia de Hernando correspondía a su sobrino Luis Colón, por disposición testamentaria fue a parar al Cabildo Catedral, que sigue siendo su custodio. En el Patio de los Naranjos, casi al pie de la Giralda y a menos de 200 metros del Archivo de Indias, se conserva esa joya bibliográfica que es la Biblioteca Colombina.

Capítulo III

EL MONOPOLIO

Cuando los Reyes Católicos concedieron a Cristóbal Colón, por las Capitulaciones de Santa Fe, atribuciones extraordinarias, tanto en la administración de los territorios por descubrir como en la organización de las comunicaciones con aquellos territorios, lo hicieron más a título de un lejano proyecto de muy escasa viabilidad que pensando en las consecuencias futuras del hallazgo, si la empresa tenía éxito. Colón, ciertamente, no encontró las fabulosas Indias, ni las tierras descubiertas rentaron gran cosa en los primeros momentos. Pero el panorama se mostraría muy pronto mucho más problemático de lo que se había pensado.

Por una parte, la incipiente geografía del Nuevo Mundo mostraba una realidad demasiado grande, demasiado compleja y hasta demasiado incierta como para que los creadores del Estado Moderno pudieran confiar su control a un particular, y un particular tan poco dotado para la administración y el gobierno como Cristóbal Colón. La realidad era bien distinta a las dos alternativas que se habían barajado en las Capitulaciones: o el hallazgo de unas «islas» en la Mar Océana, de fácil comunicación y limitada extensión, o bien el comercio con grandes Estados ya establecidos y gobernados por altos príncipes soberanos (Cipango o Catay), en cuyo tráfico tendría el Almirante un derecho de participación. Lo descubierto a gran distancia en el océano no correspondía ni a una expectativa ni a la otra; y exigía además planteamientos nuevos.

Por otra parte, Cristóbal Colón, cuyas condiciones de excepcional navegante nunca nadie discutió, era un hombre difícil, desconfiado, que chocaba fácilmente con la gente, y no sólo había fracasado como

gobernador y virrey de las nuevas tierras, sino que se había enfrentado a los colonos hasta provocar agrias denuncias y luego insurrecciones. La Corona —con un criterio en cuya valoración no corresponde en absoluto entrar aquí— creyó conveniente separar la función administrativa de la descubridora. Este criterio quedó paladinamente manifiesto en 1502. Casi al mismo tiempo que los Reyes enviaban a Colón a su cuarto viaje, para descubrir nuevas tierras, y, si era posible, «un estrecho» que condujese a las verdaderas Indias, facultaban a Nicolás de Ovando, que partía con una flota de nada menos que 30 barcos para iniciar la colonización de las tierras ya descubiertas. Y al año siguiente erigían a Sevilla como cabecera del tráfico con las mismas.

Hoy puede extrañarnos la concesión de un monopolio —o *monipodio*, como entonces se decía— en favor de un punto determinado en detrimento de todos los demás, y la consiguiente pérdida de las múltiples posibilidades que un tráfico variado y espontáneo hubiera ofrecido. Pero hay que situarse en el momento histórico. En los albores del mercantilismo, la idea de reserva de mercado estaba firmemente establecida en toda Europa: y eran numerosas las *staple towns* o las *villes d'étaple*. El ejemplo de Lisboa, donde ya funcionaban la *Casa de Guinea* y la *Casa da India* como concesiones exclusivas y primer precedente de la Casa de Contratación, era sin duda el más cercano.

El afán del Estado por controlar los movimientos y obtener el mayor rendimiento fiscal está fuera de toda duda; y entonces la maquinaria oficial no disponía de los resortes suficientes para controlar con eficacia muchos puntos a la vez. La libertad de elección de puertos hubiera supuesto al mismo tiempo el total abandono de la empresa a la iniciativa privada, y la imposibilidad de controlarla de ninguna manera. Pero hay que tener en cuenta a la vez que la idea de concentración y especialización era muy afín también a la mentalidad de fabricantes, mercaderes y transportistas de la época, que en una sazón histórica de todavía difíciles contactos y lentas comunicaciones, preferían tener la seguridad de saber que podrían siempre comprar o vender las mismas cosas en los mismos sitios. La tendencia a la fijación de puertos especializados, centros de producción, ferias y mercados, era ya una bien conocida tradición bajomedieval.

La elección de Sevilla

Existe una especie de línea recta entre el progresivo acaparamiento por Sevilla de las funciones de contacto con el Nuevo Mundo, y la consesión por parte de los Reyes del derecho de su puerto al monopolio. De modo que no sabemos a ciencia cierta cuál es la causa y cuál la consecuencia. Por medio están la habilidad organizadora de Juan Rodríguez de Fonseca, y la asunción de funciones mercantiles por uno de los hombres más dinámicos de la alta burguesía de negocios sevillana, Francisco de Pinelo. La decisión fue de los Reyes Católicos, no cabe la menor duda; pero esta decisión fue también hasta cierto punto el asentimiento a un hecho consumado.

Antonio Domínguez Ortiz, uno de los más ilustres cantores del «destino manifiesto» sevillano, formula dos afirmaciones muy distintas a pocas páginas de distancia de un mismo libro (*Orto y ocaso de Sevilla*):

> ...por designios providenciales fue Sevilla la puerta por donde se derramó aquel torrente de riquezas, de conocimientos nuevos, de sustancias desconocidas: oro, plata, perlas, tabaco, cacao, maíz, animales raros, hombres y mujeres de razas exóticas. Este cúmulo de novedades provocó una fermentación prodigiosa, una revolución sin precedentes en todos los órdenes de la vida, cuyas consecuencias se dejaron sentir, por supuesto, en Sevilla antes que en ninguna otra parte.

Como un súbito, inesperado y maravilloso milagro sevillano, operado «por designios providenciales». Pero poco después:

> La extraordinaria fortuna de Sevilla en el siglo XVI no fue... un mero golpe de suerte, una oportunidad que le deparó el capricho real...; fue el producto lógico de una serie de circunstancias histórico-geográficas.

Casi se adivina una tesis determinista.

Realmente, no es tan difícil como parece conciliar ambas visiones, por lo menos en parte. La lotería le tocó a Sevilla cuando podía haberle tocado a otro puerto —Cádiz, La Coruña, la misma Sanlúcar—, pero Sevilla había jugado en esa lotería mucho más que todas las otras

ciudades juntas. Las motivaciones razonables para su elección quedan enumeradas en un apartado anterior, y no parece que haya que reiterarlas aquí. F. Morales comenta las ventajas geográficas y las económicas, pero parece aceptar un mayor peso de estas últimas:

> ...de nada servirían el enclave y la seguridad y sus buenas conexiones, si no se contaba con unos campos ricos (granos, vino, aceites), una experiencia y actividad bancaria-financiera y comercial, y unos sectores de artesanos y mercaderes, que la expansión y la explotación de desconocidas tierras iban a plantear.

Para Chaunu, también las condiciones previas jugaron más que el dilema puerto abierto-puerto cerrado, en la elección entre Sevilla y Cádiz:

> Cádiz constituye un buen puerto de escala, un *emporium*, pero no tiene las condiciones de Sevilla, capital del Guadalquivir, capital de la tierra, nudo de rutas, en la confluencia del agua, de la llanura y de la montaña, para la concentración de los medios materiales, de los víveres, de los hombres.

Cádiz lucharía por la concesión del monopolio, y nunca, como enseguida veremos, perdió del todo la batalla, hasta sí ganarla del todo en el siglo XVIII, precisamente cuando ya una buena parte de la burguesía comercial y de las casas extranjeras se había establecido en su puerto: y no es este hecho una casualidad.

Pero si la existencia de hombres preparados y de capitales fue un hecho decisivo, tampoco podemos despreciar la operatividad geopolítica del emplazamiento. Cádiz era, para el siglo XVI, un puerto demasiado abierto y por lo mismo demasiado expugnable. El éxito de los ataques ingleses de 1584 y 1596 puso de manifiesto sus debilidades. ¿Qué hubiera sucedido si Cádiz fuese entonces la cabecera de Indias? Los gobernantes españoles —y los propios sevillanos, por supuesto— tenían motivos sobrados para pensar que la elección de Sevilla, inatacada e inatacable por espacio de siglos, había sido plenamente acertada. Quizá tampoco haya sido una casualidad que Cádiz se haya salido al fin con la suya justo en el momento en que la artillería había adquiri-

do una eficacia y un alcance suficientes para garantizar la integridad de su bahía.

No todo el contencioso se limitó, por supuesto, a Sevilla y Cádiz. La Coruña, que tuvo hasta 1530 un cierto protagonismo, y algunos otros puertos del Cántabrico, se ofrecieron como cabecera de la navegación ultramarina, y solicitaron por su parte concesiones monopolísticas (lo cual no viene sino a confirmar la generalización de la idea de «puerto reservado»); pero su pretendida vocación americanista no prosperó. Sevilla, y no seguramente por razones de favoritismo ni de mayor fortuna histórica, se alzó con el santo y la limosna, y aquel hecho vino a concederle un especial destino en la historia del mundo.

Quizá una de las «razones» para la elección de la capital del Guadalquivir no tuviera todo el fundamento que se le suponía en un principio. Nos referimos a las facilidades de control del tráfico, y de la consiguiente represión del contrabando. Teóricamente, Sevilla no tiene «costa» como Cádiz o La Coruña. Pero tiene un río, por el curso del cual es preciso «subir» en recurvas por espacio de más de 110 kilómetros: o, lo que es lo mismo, tiene 220 kilómetros de costa fluvial, de una banda y otra. Más aún, el cauce se divide en múltiples brazos que hacen más complicadas todavía las vías posibles. Los oficiales reales podían tomar buena cuenta de las embarcaciones que lentamente subían por la vía principal, pero no eran capaces de controlar los pequeños desembarcos nocturnos —sobre todo por la banda de Lebrija, que llegó a ser famosa e ilustre gracias al contrabando—, ni podían evitar los transbordos de mercancías —también nocturnos— a pequeñas embarcaciones que luego se colaban por los brazos secundarios y esteros del río.

Siempre se ha querido contraponer el comercio «legal» de Sevilla al «ilegal» de Cádiz, y la leyenda ha llegado de alguna manera hasta hoy; pero ni Cádiz fue un nido de contrabandistas, ni el control oficial del puerto de Sevilla estuvo en ningún momento garantizado. Habremos de volver más tarde sobre este punto; pero si al fin los Borbones decidieron trasladar la Casa de Contratación a Cádiz, no fue como reconocimiento tácito del hecho consumado de un comercio ilícito, ni porque el Estado de 1717 se sintiera dotado de una mayor capacidad de control, sino, sobre todo, por otras causas, principalmente técnicas, que analizaremos en su momento.

Cádiz y el monopolio

Establecida en Sevilla la Casa de Contratación en 1503, y erigido su puerto en cabecera de Indias, Cádiz se ofreció inmediatamente como alternativa, alegando —fue siempre su principal argumento— las dificultades de los navíos para remontar el Guadalquivir, y sobre todo la incómoda barra de Sanlúcar. Los sevillanos replicaron al momento haciendo ver la escasa defensa del puerto de Cádiz ante los temporales de poniente (tenían razón sólo en parte; la bahía se abre hacia el noroeste, cuando los temporales vienen normalmente del suroeste). Quedaba planteada la polémica, que no finalizaría realmente hasta la salomónica decisión de 1778, por la que ambos puertos adquirían idénticos derechos. Que la discusión fue ganada por Sevilla durante dos siglos es un hecho que no ofrece dudas; pero también lo es que su victoria no fue nunca completa, y siempre se dieron formas de compartimiento, que nos permitirían hasta cierto punto hablar no de monopolio, sino de «duopolio», si es que cabe en este caso la licitud del término. Sevilla y Cádiz, dos puertos complementarios, dueño cada uno de lo que no tiene el otro, fueron rivales, pero en cierto modo simbióticos; o, si se prefiere, dos lejanos barrios de un mismo puerto. En el fondo se necesitaban mutuamente, y las fuerzas vivas de ambos no lo ignoraban.

En 1508 se autorizó a los barcos en ruta a Indias a cargar y registrar nuevas mercancías en Cádiz, bajo el control de un visitador, de nombramiento real, pero sometido jurisdiccionalmente a la Casa de Contratación. La decisión no gustó a los sevillanos, que en 1519 consiguieron que el visitador fuese nombrado directamente por la Casa de Contratación. Como era de esperar, la medida resultó en perjuicio de los intereses gaditanos, y ocurría que muchas veces el visitador se ausentaba de Cádiz, con lo que los navíos habían de ir a registrarse a Sevilla. Por otra parte, el registro gaditano servía exclusivamente para los viajes de ida; todos los retornos de Indias deberían dirigirse directamente a Sevilla, sin poder descargar ni un ápice de su mercancía en ningún puerto de escala.

Ya hemos anticipado que la actitud francamente favorable de Cádiz al bando realista durante la guerra de las Comunidades —el apoyo de Sevilla, otra ciudad mercantil, pero con numerosos y fuertes elementos artesanos, fue también ostensible, pero más tardío y menos es-

tentóreo— provocó una actitud de Carlos I favorable a los intereses gaditanos a partir de 1523. En 1530, el Consejo de Indias acordó designar directamente al visitador de Cádiz, con lo que el comercio de esta ciudad no sufrió ya más entorpecimientos; y en 1531 se dicidió que uno de los tres altos funcionarios de la Casa de Contratación —Veedor, Tesorero, Factor— permaneciese todos los años una temporada en Cádiz; medida que no fue vista con buenos ojos en la Casa, vinculada desde el primer momento a la burguesía mercantil sevillana; no hace falta decir que los oficiales encargados de viajar periódicamente a Cádiz remolonearon más de la cuenta en cumplir el encargo. En vista de lo cual, en 1535 se creó un cargo de residente fijo en Cádiz, el *Juez de Indias,* aunque con facultades restringidas, y dependiente en última instancia de las instituciones sevillanas.

Pero el logro más importante de Cádiz en tiempos de Carlos I fue el *Tercio de Toneladas* o *Tabla de Indias,* como allí se le llamó. Cádiz tenía derecho a cargar en su puerto hasta un tercio del volumen total de las mercancías que partían hacia el Nuevo Mundo, aun sin gozar nunca de plena autonomía administrativa. Parece que de hecho en ningún momento se llegó a alcanzar esta proporción de cargas en todo el siglo XVI: no porque el derecho concedido fuera ficticio, sino porque Cádiz, en realidad, no tenía volumen suficiente de artículos para completar la proporción que le correspondía. Se trataba en el fondo de un círculo vicioso: establecida la Cabecera de Indias en Sevilla, allí acudieron, en proporción aun mayor que la que ya existía, casas comerciales, agentes, cargadores, capitales. Una vez sobrepasado el primer tercio del siglo, este círculo era ya muy difícil de romper.

De todos modos, la Tabla de Indias fue para Cádiz la tabla de salvación. Según comentaría ya en el siglo XVII fray Gerónimo de la Concepción,

> esta plaza tan fuerte queda conocidamente expuesta al desamparo si una vez le falta el comercio y la Tabla de Indias. Porque no teniendo Cádiz más fincas que la corta población de sus casas, los que las habitan o son oficiales o mercaderes o navegantes. Faltando el comercio, el mercader ha de buscar donde emplear sus mercadurías, el oficial no tendrá quién le pague su jornal, y el navegante ha de seguir a sus encomenderos, con lo que queda la plaza expuesta a despoblarse.

Sevilla podía sobrevivir sobradamente a base de sus propios recursos; Cádiz necesitaba sin remedio el tráfico con el exterior. Nunca le faltó, y a partir de una base relativamente modesta, su tráfico con el Nuevo Mundo se iría incrementando en el siglo XVII para alcanzar su edad de oro —el «siglo de oro gaditano»— en el XVIII.

El papel del monopolio sevillano

La concesión a Sevilla de la Casa de Contratación y Cabecera de Indias supuso un impulso inmenso a la vida y los recursos de la ciudad; pero al mismo tiempo la universalizó, la pobló de gentes foráneas, la dejó como instrumento de intereses planetarios. El papel geopolítico de Sevilla fue ya bien visto por fray Tomás de Mercado en la segunda mitad del XVI. Una ciudad que se encontraba «en un cabo del mundo»...

> descubiertas las Indias es ya como medio...; por lo cual todo lo mejor y más atinado que hay en las otras partes antiguas... vienen a ella: para que por aquí se lleven a las nuevas...

F. Spooner, en un capítulo de su obra fundamental —*De Lisboa a Sevilla*—, destaca la importancia de la erección de este nudo entre dos mundos en los destinos de la economía y de la historia universal. Y Chaunu, el creador de la noción *économie-monde*, ve en el monopolio de Sevilla —«monopolio de la aguja imantada y del reloj de arena»— el núcleo que controla «la casi totalidad de los intercambios entre Eurasia y África por un lado y el Nuevo Mundo por el otro».

Pero el monopolio creado en Sevilla no fue, ni podía ser, un monopolio *de* Sevilla. O, como dice Morales,

> no fue Sevilla la *única* ciudad que proporcionó emigrantes; no fueron sus vecinos los *únicos* en comerciar; ni fue la *única* en beneficiarse de unos metales preciosos que, con harta frecuencia, ni por la Casa de la Moneda pasaron. Otras ciudades, regiones y países jugaron un papel decisivo en el monopolio, siendo favorecidos en algo que administrativamente y para administrar se había otorgado a la ciudad del Betis.

Era lógico, añadiríamos nosotros, que fuera así. El monopolio se erigió *en* Sevilla, no *para* Sevilla, aunque fuera ella la principal beneficiaria: por eso mismo, no parece que tuviera razones para quejarse. De suerte que, instrumento de intereses universales, fue, durante doscientos años, una pieza clave en la vertebración del mundo.

La Casa de Contratación

Parece que fue el ya mencionado Francisco de Pinelo quien sugirió a los Reyes Católicos la creación en Sevilla de una «Casa» similar a las que ya funcionaban en Lisboa. La respuesta oficial llegó con la Real Cédula de 20 de enero de 1503, que mandaba erigir una Casa de Contratación, destinada a

> recoger y tener en ella, todo el tiempo necesario, cuantas mercaderías, mantenimientos y otros aparejos fuesen menester para proveer todas las cosas necesarias para la contratación de las Indias; para enviar allá todo lo que conviniera; para recibir todas las mercaderías e otras cosas que de allí se vendiese...

Y se hace luego mención de lo que habían de ser y hacer sus oficiales:

> ...ordenamos y mandamos que en la dicha Casa esté e resida un Factor, que sea hombre hábil e inteligente, que tenga cargo de la dicha negociación; e un Tesorero, el cual haya de recibir e reciba todas las cosas e mercaderías, el mantenimiento y dineros; e un Contador o escribano, que sean personas hábiles e de buena fama...

No es desechable la idea, sostenida por algunos historiadores, de que en un principio la Corona pensó en erigirse en cabeza y usufructuaria del tráfico transatlántico, dirigido y realizado en su totalidad por oficiales reales capaces de comprar y vender cuanto saliese y llegase de las Indias; pero ya la Cédula fundacional deja entender un carácter intermediario, que fue el que realmente tuvo: la Casa de Contratación no estaba destinada a contratar, sino a vigilar y ordenar las contrataciones.

De acuerdo con el texto, parece que, en el momento fundacional, se concibió más que nada como un almacén para guarda y control de todo lo que se enviaba y de todo lo que llegaba del Nuevo Mundo. Y, efectivamente, se montó un gran almacén en la zona de las Atarazanas. Más tarde, ante el peligro de un arrasamiento por las crecidas del río, y sobre todo por el incremento de sus funciones, se trasladó el local al Alcázar Viejo. La historia de Sevilla y la historia de España y de sus instituciones hubieron de amoldarse a una realidad americana que sólo poco a poco se fue conociendo en toda su inmensidad. Por eso, comenta Juana Gil-Bermejo, la factoría «se vio desbordada por la arrolladora entidad de un Nuevo Mundo nunca imaginado», y hubo de ampliar su organización y su propia composición hasta extremos en principio no previstos.

Tres cargos aparecen ya definidos en la Cédula de 1503, que seguirían siendo claves por espacio de dos siglos y medio: un factor, un tesorero y un contador. Con ello, comenta Luis Navarro, «culmina un proceso de creciente institucionalización del mecanismo que se había ido imponiendo desde 1493». Efectivamente, no sería difícil reconstruir la cadena de «institucionalización» del tráfico con las Indias que personifican Rodríguez de Fonseca, Francisco de Pinelo, y ahora Sancho Matienzo, el principal vertebrador de la Casa; pero el proceso no culmina propiamente en 1503, sino que las funciones se fueron multiplicando y aclarando por nuevas decisiones oficiales en 1508, 1519 y 1525, hasta la reestructuración definitiva de 1552.

De los cargos citados, el factor era en cierto modo el gerente de la Casa, y organizador de las expediciones; el tesorero, el guardián de los bienes, y el contador, el encargado de llevar el registro. Al mismo tiempo, la Casa entendía en funciones judiciales —pues el tráfico no tardó en provocar contenciosos—, cuyos primeros jueces fueron Sancho de Matienzo, el jurado Francisco de Pinelo y el contador Jimeno de Briviesca. Incluso, antes de que se crearan las Audiencias en Indias, la Casa poseía jurisdicción sobre pleitos originados por el tráfico que tuviesen lugar al otro lado del Atlántico.

En suma, las funciones de la Casa quedan resumidas en estas palabras: organización, control, registro y administración de Justicia. No traficaba, pero todo el tráfico había de pasar por ella, hacerse según sus directrices y pasar bajo sus filtros, condiciones y controles. Aparte de una función científica a la que no podremos menos de referirnos luego.

La Casa fue creciendo progresivamente en funciones y en funcionarios. A fines del siglo XVI llegó a contar más de 100, entre los que se encontraban el Presidente, el Factor, el Tesorero, el Contador, el Juez Asesor, el Fiscal, el Relator, dos Secretarios principales y ocho escribanos, además de otros cargos «técnicos», como el Piloto Mayor, los Cosmógrafos, los Catedráticos de Náutica, etcétera.

Como se ha dicho, sus locales hubieron de trasladarse a la zona del Alcázar más cercana al río, donde se edificaron nuevas instalaciones acordes con tantas funciones y necesidades. Parte de ellas daban a la que todavía hoy se llama Plaza de la Contratación. Su símbolo, conservado secularmente en la capilla, era la *Virgen de los Navegantes,* la deliciosa obra de Alejo Fernández, en la que bajo la protectora capa de María aparecen, junto con varias naos, Cristóbal Colón, los Pinzones, Américo Vespucio, Sancho Matienzo y otros conocidos personajes que contribuyeron a ligar por siglos a Sevilla con América.

El papel de la Casa de Contratación

El nuevo organismo, para Haring, no fue lo que pudo suponerse al principio, una casa de negocios montada, ya que no para que la Corona contratase, sí para provecho directo del Estado. Tuvo, es cierto, un papel de control para que a la cosa pública no se le escapasen sus derechos, y para que los particulares no pudiesen obrar arbitraria o indiscriminadamente; pero, en definitiva, fue más bien una gigantesca oficina para que los negocios de las Indias pudieran marchar de forma ordenada y conforme a leyes y reglamentos. En definitiva, fue, en palabras del propio Haring, «una especie de ministerio de Comercio», más una Escuela de Navegación, más una Aduana. A estos otros aspectos nos referiremos más tarde.

A través de la Casa de Contratación habían de pasar todas las mercancías, ser «visitados» todos los navíos a su salida y a su llegada, organizado el tráfico y también la defensa del mismo ante posibles agresiones. Conforme se fue comprendiendo la necesidad de una «navegación en conserva», esto es, en convoy, la labor organizadora de la Casa de Contratación para montar el complejo tinglado de flotas y galeones creció todo lo que se puede imaginar. El papeleo, en un momento en que la civilización se traducía más y más en burocracia, era

inevitable. El «registro» o lista de cargamentos embarcados había de ser entregado en Indias por los maestres de las distintas naos, a los que se daba el correspondiente «recibo», que a su vez debían entregar a su regreso. Lo mismo ocurría para el registro de los artículos que circulaban en sentido inverso.

No sólo por la mayor complejidad de las expediciones a que acabamos de aludir, sino como consecuencia del aumento del tráfico en cantidad y sobre todo en calidad —el valor de los artículos transportados—, el papel de la Casa, como centro controlador de todos los movimientos entre dos mundos, se hizo inmenso. Tomás de Mercado comentaría que «así la Casa de Contratación de Sevilla y el tráfico de ella es uno de los más célebres y ricos que hay en el mundo, o se sabe en todo el orbe universal. Es como centro de todos los mercaderes del mundo». O, ya en el siglo XVII, Veytia y Linaje se veía obligado casi a pedir disculpas al lector:

> permítaseme que sin pasión pondere a todas luces grande un Tribunal de tan dilatada jurisdicción, que su territorio es inmenso; de tan grande autoridad, que mereció veces de Consejo para el gobierno de las Indias; y que lo fue no sólo para este efecto, sino de Guerra y Hacienda, cuando todas las disposiciones corrieron inmediatas a la Real Persona del Tribunal; de tanta riqueza, que no ha podido haber otra en Europa que la compita...

Chaunu define a la Casa como «órgano milagroso, que durante siglos cubre con su nombre tutelar la Carrera de Indias». [...] «Sin ella, cuyo papel no dejará de crecer, sin el trabajo minucioso de sus oficiales, cada vez más numerosos, sería hoy imposible conocer las relaciones comerciales entre Europa y el Nuevo Mundo». Y, sin embargo, reconoce el mismo autor, el crecimiento en complejidad y atribuciones de la Casa de Contratación no supuso un incremento paralelo del control del tráfico por el Estado, sino más bien, en todo caso, lo contrario. Al ir recayendo los cargos más importantes sobre grandes personajes dedicados al tráfico de Indias, la Casa «se convirtió en un instrumento de poder al servicio de los intereses mercantiles de Sevilla». Afirmación que puede parecer un tanto exagerada, pero en absoluto rechazable, y que puede darnos cuenta de la evolución de tan compleja institución, que sólo parcialmente tenía por objeto el servicio

del Estado. Sin tener en cuenta este sentido —en contra de lo que se cree—, semioficial-semiprivado de la Casa de Contratación, no podríamos comprender cabalmente su verdadero papel histórico.

La tarea científica

La Casa de Contratación no se limitó a una mera función mercantil, organizadora y fiscalizadora. Cumplió también un papel fundamental en lo que entonces se llamaba «ciencia y arte de navegar», estudiando rutas, vientos y condiciones de la mar; perfeccionando instrumentos náuticos y técnicas de navegación, y realizando planos de las tierras recién descubiertas — y de sus costas y bajos— hasta ir completando el rompecabezas inmenso de un mundo que sólo poco a poco, y merced a una ímproba tarea científica, llegó a ser conocido por el hombre civilizado.

El cargo de Piloto Mayor de la Casa fue creado por Fernando el Católico en 1508, con una doble finalidad: a) examinar y declarar la aptitud de los pilotos que deseaban emplearse en la Carrera de Indias, y b) reunir en uno todos los planos, cartas náuticas y mapas que por los navegantes, descubridores y exploradores se fuesen elaborando, para completar el mapa general de las Indias y sus distintos rumbos: obra conjunta que se llamó el *Padrón Real.* Puede darnos una idea de la responsabilidad del cargo el hecho de que fuera concedido a hombres de la categoría de Américo Vespucio, Juan Díaz de Solís, Sebastián Caboto, Alonso de Chaves, Rodrigo Zamorano, Francisco de Ruesta, Juan Cruzado de la Cruz, Francisco Antonio de Orbe.

En 1519 era tal el trabajo que se echaba sobre los hombros del Piloto Mayor, que quedó sustituido en la segunda tarea por el Cartógrafo, limitándose el Piloto a dirigir las cuestiones técnicas relacionadas con la navegación. En 1522 se constituyó una Cátedra de Arte de Navegación y Cosmografía, en la que enseñaron técnicos tan ilustres como Alonso de Santa Cruz, Jerónimo de Chaves y Rodrigo Zambrano. Para Haring, en torno al Piloto Mayor y a la Cátedra llegó a existir una compleja escuela de Náutica. Sabemos, efectivamente, que allí se enseñaban matemáticas, astronomía, navegación, diseño y manejo de instrumental, geometría, dibujo. Un equipo de expertos revisaba la fabricación de brújulas, compases y astrolabios. Consta que se imponían

multas a quienes vendiesen astrolabios sin sellar. J. Pulido Rubo ha estudiado detenidamente toda esta función técnica, dependiente en última instancia del Piloto Mayor de la Casa de Contratación.

Falta hoy, sin embargo —en gran parte por la dificultad de hallar las fuentes idóneas—, una investigación a fondo sobre los avances técnicos e instrumentales obtenidos en la Sevilla del siglo XVI, capital de la ciencia y arte de navegar. Que existían artífices capaces de fabricar instrumentos de precisión de extraordinario valor e ingenio es indudable. Habría que seguir la pista al individuo que por 1580 se dedicaba a vender en Sevilla instrumentos «para ver más de cerca en la mar», porque podríamos estar en presencia del descubridor de alguna forma primitiva de anteojo, 29 años antes de Thomas Harriot y Galileo.

Por lo que se refiere al *Padrón Real* —el mapa completo de América, la posición geográfica exacta de sus puntos clave, y la determinación de los rumbos correspondientes— sabemos muy poco. La tarea parecía culminada cuando sobrevino la reestructuración de funciones de 1552. Pero, por desgracia, se ha perdido todo el material que sirvió para conocer la configuración del Nuevo Mundo. El mapa de Juan de la Cosa —trazado en Cádiz a ocho años de la llegada de Colón a Guanahaní— es una asombrosa intuición de la geografía de la mayor parte de la costa atlántica de América, pero no conocemos la obra, sin duda cada vez más completa, de sus continuadores. Abundan más —paradójicamente— los mapas extranjeros que los españoles: puede tratarse de copias subrepticias o de suposiciones, que no llegan, ni con mucho, a la cada vez más completa composición de lugar de que pudo disponer el Cosmógrafo Mayor. La desaparición de todo aquel inapreciable acervo gráfico ha dado lugar a toda clase de conjeturas y hasta de leyendas. Hay quien dice que el *Padrón* se guarda todavía en algún lugar inaccesible, o bien que fue vendido a alguien, incluso a algún pirata, en el siglo XVII, o que los franceses lo robaron. El secretismo de la Casa de Contratación y su negativa a facilitar mapas generales pudo ser un arma de dos filos. Hay cosas que se guardan tan bien, que nunca aparecen.

Pero resultado de todos aquellos conocimientos —Geografía y Náutica— son las grandes obras de los técnicos del siglo XVI, que sí llegaron a alcanzar difusión mundial. Así, la *Suma de Geografía*, del sevillano Martín Fernández de Enciso —astrónomo, cartógrafo y explorador él mismo—, publicada en Sevilla en una fecha tan temprana

como 1519, y que es *la primera descripción del mundo en que aparece América como un todo distinto del resto*; el *Arte de Navegar*, de Pedro de Medina (Valladolid, 1545), basado en datos que estudió en la Casa de Contratación; el *Compendio de la Esfera y del Arte de Navegar*, de Martín Cortés (Sevilla, 1551); el *Compendio del Arte de Navegar*, del Piloto Mayor Rodrigo Zamorano (Sevilla, 1551); y otros. Como señala el almirante Guillén Tato, «toda Europa aprendió a navegar en libros españoles».

Otras instituciones

Fue grande la importancia que llegó a adquirir el *Consulado de Indias*, agrupación de mercaderes a la manera de las que ya funcionaban en Brujas o Valencia, pero que aquí adquirió un desarrollo fuera de lo común, como resultado del tráfico con América. Sus orígenes son oscuros, aunque sabemos que ya en 1543 la Casa de Contratación exigió que los cargos —un prior, dos cónsules y cinco diputados— fuesen elegidos anualmente en un acto que habría de celebrarse en la sede de la propia Casa: señal de que por entonces ya se había iniciado la rivalidad entre las dos instituciones, y el prurito del Consulado de arrogarse funciones independientes. Las ordenanzas definitivas datan de 1552.

Acogía en su seno a todos los *Cargadores de Indias* que quisieran afiliarse, por lo que la adscripción fue siempre voluntaria. Defendían los intereses de los comerciantes que negociaban con América, y entendía en pleitos originados por conflictos en el tráfico indiano; con su agilidad, sustituyó en parte al más solemne, pero lento aparato judicial de la Casa de Contratación. Parece que sus miembros pasaron de 200, pertenecientes en su mayoría a las casas comerciales más poderosas de Sevilla, y sus fondos procedían en parte de la recaudación de aquella especie de seguro marítimo —a que en su lugar nos referiremos— que fue la *Avería*. Según L. Navarro, el Consulado

> adquirió de inmediato las características propias de un grupo de intereses dispuesto a condicionar la evolución del tráfico indiano, mediante sus agentes en América y en la Corte, y la presión específicamente ejercida sobre la *Casa* de Sevilla.

Sus caudales la harían poderosa, y sus «favores» a la Corona —sobre todo en el siglo XVII— le reportarían grandes ventajas. Fue sin duda la institución sevillana que tardó más tiempo en decaer. Muestra de su esplendor fue el soberbio edificio de la Lonja, levantada entre la catedral y el Alcázar (hoy Archivo de Indias).

La *Universidad de Mareantes* tiene ya su base en el antiguo Colegio de Cómitres, pero adquiriría su importancia y su forma definitiva tras la consagración del tráfico transatlántico. Los estudios de Luis Navarro y Carmen Borrego nos permiten conocer el desarrollo de esta *Universidad de los Maestres e Pilotos de las Naos de la Navegación de las Indias*, que agrupaba lo mismo a los propietarios de navíos que a sus capitanes (que podían ser, en determinados casos, la misma persona). Si el Consulado era una especie de supergremio de mercaderes, la Universidad lo fue de gentes del mar, relacionada con los barcos que iban y volvían de América. Nada tiene de extraño que su sede se ubicase por espacio de dos siglos en Triana, al otro lado del río, el barrio marinero por excelencia. Por un lado —de acuerdo con los más típicos cánones gremiales—, tenía fines de devoción, con su capilla, sus fiestas religiosas y sus tareas asistenciales, avaladas por la erección de un hospital para cofrades enfermos, huérfanos o ancianos; por otro, era una corporación organizada para defensa de sus intereses de grupo. Llegó a ser una verdadera potencia, constitutiva del tercer vértice de un triángulo formado por la Casa de Contratación, el Consulado y la propia Universidad. No sólo defendía intereses económicos, sino criterios técnicos y científicos, oponiéndose a las opiniones del Piloto Mayor, o a la forma de selección de pilotos y naos. No dejó de tener importancia en ciertas medidas técnicas, especialmente las dedicadas a la prevención de naufragios. A fines del siglo XVII sería en cierto modo sucedida por su propia obra: el Colegio Seminario de San Telmo.

La *Casa de la Moneda* ya existía a fines del siglo XV, y con un carácter especial, pues gozaba de exención de pechos; pero el tráfico con América la convirtió en una de las instituciones más importantes de Sevilla, de alcance si se quiere mundial. Alzada en la zona del Arenal, en edificio que conoció muchas modificaciones y hoy se conserva en parte, llegó a tener más de 200 operarios, aparte de una guardia de 63 caballeros, 117 ballesteros, y 123 lanceros. En testimonio de Pedro de Medina, es

> la mejor del mundo, donde más moneda se labra, porque ordinariamente andan labrando y batiendo moneda 180 hombres; en cada día se labran 700 marcos de oro y plata. Es cosa de ver los montones de moneda que en ella hay. Desta casa salen continuas recuas cargadas de oro y plata amonedada, como si fuese mercancía cualquiera:

un espectáculo que los sevillanos se acostumbrarían a ver, y que siempre asombraría a los forasteros. Todavía, cuando ya había comenzado la decadencia, la pondera en 1634 Rodrigo Caro:

> así por la grandeza del edificio como por lo que admira y entretiene ver fundir, labrar y acuñar en ella el oro y la plata, para llenar de riqueza a todo el mundo.

No pensemos que aquella ingente cantidad de moneda preciosa se acuñaba para la Corona; los cronistas Morgado y Ariño, que presenciaron también el portentoso espectáculo, nos hablan de que la mayor parte del oro y plata que correspondían al Rey pasaba en carretas del Arenal al Alcázar, sin detenerse en la Casa de la Moneda. Ésta atendía también a los particulares, que, por supuesto, habían de pagar a la Hacienda por su derecho a acuñar. Entonces no existían bancos de emisión, y cualquier particular podía adquirir derecho a lanzar moneda, eso sí, de acuerdo con determinados cánones. Por lo general, el interesado, para evitar engorros, encargaba a compañías de compradores de oro y plata la gestión del amonedado, pagando también, por supuesto, una buena comisión. Hubo en los buenos tiempos ocho compañías que trabajaban en combinación con la Casa de la Moneda, depositando una fianza enorme, que podía alcanzar los 40.000 ducados.

Mencionemos, para terminar, la *Aduana*, edificio que se alzaba también en la zona del Arenal, y que llegó a ser otro símbolo insustituible del trasiego entre Sevilla y América. Para Rodrigo Caro

> su fábrica es muy ancha y alta... edificada a modo de un templo, con su crucero, toda la bóveda. Aquí vienen a parar cuantas mercaderías y cosas vienen a vender a Sevilla, y así está siempre llena de fardos, cajones, tercios y otros géneros de carga, que apenas se puede entrar por ella, estando las mercaderías unas sobre otras, haciendo grandes y altos cúmulos de ellas.

Todo lo que de fabuloso tenía la Casa de la Moneda por lo que respecta a metales preciosos americanos, lo tenía la Aduana en lo referente a mercancías que llegaban de todo el mundo. Por su conveniente cercanía al río, era uno de los lugares más bajos de la ciudad, de suerte que más de una vez aquellas montañas de fardos serían arrastradas por las inundaciones. Fiel a su tradición fiscal, sobre su solar se levanta hoy la Delegación de Hacienda.

Capítulo IV

CÁDIZ, EL GRAN ALMACÉN

«A Cádiz la creó el comercio, la modeló el comercio y la engrandeció el comercio». Estas palabras de M. de Retegui, tantas veces repetidas ya, revelan la vocación histórica de una ciudad que no podía cumplir otra función que la de puerto mercantil.

> Por sus industrias pesqueras o almadrabas —comenta a su vez Morales—, por su tráfico comercial, por su bahía y puerto, y por su enclave a la puerta de los misterios oceánicos, era no sólo la ciudad más vieja de Occidente, sino un gran centro internacional y un enclave de tremenda importancia estratégica. Durante un tiempo, el mundo se acababa en sus playas.

Aunque no era más que una pequeña villa amurallada, según hemos visto páginas atrás, su puerto siempre tuvo ciertos aires cosmopolitas, precisamente por gracia de su estratégica posición. Las leyes genovesas prohibían a los marineros desembarcar en ruta, excepto en unos pocos puertos europeos. Uno de ellos era Cádiz. No en balde allí estaban representadas por agentes las casas Doria, Negro, Manarolle, Chiara, Firmo, Manuffo, Spinola, muchas de ellas desde bastante antes del Descubrimiento. Ya en 1435 un Tomás Manuffo era obispo de Cádiz. Hacia 1482 los genoveses adquirieron una amplia capilla en la catedral, para venerar a Santa María y a su patrón San Jorge. La activa presencia de genoveses ha sugerido a A. Rumeu la hipótesis de que Colón debió entrar en España por Cádiz más que por Huelva.

La «genovesidad» de Cádiz es un hecho nunca negado, desde comienzos del siglo xv hasta principios del xix. Muchos de esos apellidos

genoveses siguen llenando las casas y las calles gaditanas. Por otra parte, la documentación comercial parece demostrar que varios puertos del Cantábrico tenían por entonces más contactos con Cádiz que con Sevilla.

Cádiz exportaba sal, un producto más precioso de lo que parece en muchas partes del norte de Europa, y vinos de Jerez y del Puerto, cuyas fuentes de producción estaban tan cercanas que resultaba más barato embarcarlos en la Bahía que hacerlos subir a Sevilla. Pero, sobre todo, Cádiz era, por su posición, un ideal puerto de escala, que permitía ahorrar, más que ninguna otra cosa, tiempo.

Competencia y colaboración con Sevilla

Al mismo tiempo que Fonseca actuaba en la ciudad del Betis, los Reyes encargaban a Juan de Soria que controlase el tráfico en Cádiz y velase por los intereses reales en aquella ciudad. Podía intuirse una doble función de los puertos complementarios, el abierto y el cerrado. Pero pocos años más tarde (1503) se impusieron las tesis monopolísticas, y la Casa de Contratación se instalaría en Sevilla, y con ella la exclusiva de la Cabecera de Indias.

Las protestas de Cádiz no se hicieron esperar, y desde entonces se inicia una batalla cuyos rasgos fundamentales hemos recordado ya en un apartado anterior. El hecho es que nunca Cádiz perdió del todo aquella batalla, aunque no había de ganarla definitivamente hasta el siglo xviii. La cuestión pudo haberse resuelto cuando en 1524 Carlos I proyectó romper el monopolio y habilitó nueve puertos en la Península —Cádiz entre ellos— para comerciar con las Indias. La medida fue poco efectiva. Sevilla había acaparado ya todo el complejo aparato de la organización del tráfico, la concentración de mercaderes y capitales, el dominio de las rutas. Los puertos habilitados apenas dieron juego, excepto Cádiz, cuya simbiosis con Sevilla se hizo patente una vez más.

El decreto fue abolido en 1573, pero Cádiz nunca perdió el papel de «segunda cabecera», de acuerdo con las leyes o un tanto fuera de ellas, según los casos. Para Domínguez Ortiz, el *Tercio de Toneladas* se impuso, más que por una disposición expresa, «por la fuerza de la costumbre». También el «Juez de Cádiz» implica una forma de semiauto-

nomía, aunque no perdiera nunca su carácter de sucursal de la Casa de Contratación. En realidad, la naturaleza complementaria de ambas cabeceras daba ciertas ventajas al puerto abierto. Ya hemos visto cómo las primeras expediciones a América se montaban en Sevilla y zarpaban de Cádiz. Los buques descendían por el Guadalquivir de uno en uno, y se reunían en la bahía gaditana, de donde salían juntos. Conforme se fue generalizando la navegación «en conserva» o gregaria, el papel de Cádiz se hizo imprescindible.

Se explica que hubiese que permitir una carga adicional durante la escala —a veces prolongada, por razones meteorológicas, peligro pirático, o por el retraso de los navíos procedentes de Sevilla— en el puerto de salida, que era escala a su vez de otros productos que llegaban de fuera, y no tenían por qué hacer inútilmente un viaje de ida y vuelta por el Guadalquivir. Se hizo costumbre que las flotas de Indias pudieran realizar su carga complementaria en Cádiz, y de ahí el derecho del *Tercio de Toneladas*, aún bajo jurisdicción sevillana. Por el contrario, en el viaje de regreso, los navíos no podían descargar artículo alguno hasta su registro en Sevilla, medida que cabe interpretar como un prurito de control sobre el metal precioso que llegaba de Ultramar, y que era, con gran diferencia, cualitativamente hablando, el principal artículo de retorno. Con todo —y véanse las continuas excepciones— en 1561 se permitió que los buques que llegasen maltrechos o en grave peligro de zozobrar en la barra de Sanlúcar pudieran rendir viaje en Cádiz, con tal de que el oro, la plata y las perlas fuesen transportadas íntegramente a las embarcaciones capaces de remontar el Guadalquivir. También, en 1558, se autorizó a los barcos procedentes de La Española y Puerto Rico, con cargamentos de cueros y azúcar, a descargar directamente en Cádiz.

La última medida importante —según comenta de manera significativa Veytia y Linaje— fue tomada en 1633, cuando se permitió cargar tejidos y géneros directamente en Cádiz. El triunfo de Cádiz sobre Sevilla estuvo muy directamente relacionado con el triunfo de los productos extranjeros sobre los españoles. Mientras América reclamaba preferentemente trigo, vinos, aceite, frutas, queso, cabezas de ganado, Sevilla, bien surtida de todos esos bienes, tenía indiscutible ventaja. Cuando los pobladores de América pudieron procurarse una buena proporción de estos artículos *in situ*, y reclamaron ya con preferencia artículos manufacturados de calidad, la producción artesana de Sevilla

se hizo pronto insuficiente para atender la demanda. Fueron los géneros flamencos, italianos y franceses —por lo general tejidos de calidad— los que cubrieron el hueco. Y para este tráfico Cádiz se pintaba mucho mejor.

En efecto, Cádiz, más que puerto de entrada y salida, era un puerto de escala, o, si se quiere, un puerto de transbordo: por entonces se le comenzó a considerar como *El Gran Almacén*. En Sevilla no cabían muchos barcos juntos, y la descarga tenía que ser lenta. Cádiz reunía otras condiciones, y ahorraba varios días. Unos barcos llegaban con sus mercancías foráneas, mientras otros barcos, españoles, las cargaban para transportarlas a Indias. No se trataba de un intercambio de productos —puerto de entrada y salida—, sino de intercambio de barcos —puerto de carga y descarga—. Lo que se dice de navíos extranjeros puede decirse también de navíos españoles, especialmente los procedentes de los puertos del norte.

Ello no implica necesariamente contrabando, sino un comercio de comisión, o una compra directa del producto por un agente español. Ocurre lo primero cuando este agente da simplemente su nombre —y cobra por ello—, lo segundo cuando da también su dinero por la adquisición del artículo, y se queda con el beneficio que le reporta la diferencia de precios en Cádiz y en Indias. Pero el contrabando jugó también su papel. Según Domínguez Ortiz, no fueron los extranjeros, sino los españoles los primeros en practicarlo. Especialmente con el vino de calidad del eje Jerez-Puerto de Santa María. Era un engorro subirlo a Sevilla para su registro y embarque, y volver a bajarlo para pasar inútilmente por su punto de origen, aparte de los retrasos originados por los minuciosos trámites administrativos. Cargados con vinos, «numerosos eran los barcos que, con licencia o sin ella, partían directamente de Cádiz a la travesía del Atlántico».

O, como dice García-Baquero,

> la exclusión de Cádiz durante la época del monopolio de Sevilla y la complicada reglamentación de ese tráfico despertaron desde fecha temprana la apetencia de eludirla, y son los comerciantes gaditanos los que instauran el fraude en este comercio.

Así, comenta por su parte Girard, los extranjeros no tuvieron que hacer más que imitarlos.

> Los extranjeros habían encontrado el fraude instalado en la navegación de las Indias, y ellos no hicieron sino continuar y desarrollar una tradición inaugurada por los españoles.

Dos precisiones son aquí necesarias. Primera, el tráfico ilícito, como queda dicho en otro lugar, no es un fenómeno específicamente gaditano. Se practicó también en Sevilla, y, sobre todo, durante el trayecto, por las márgenes del Guadalquivir. Una parte —sólo una parte— de la fama «contrabadista» de Cádiz se debe a la leyenda difundida por los intereses sevillanos. Y segunda: estos intereses no siempre fueron contrapuestos. Hubo rivalidad en muchos casos —sobre todo a nivel oficial y de Consulado— y colaboración en otros. Al fin y al cabo también los comerciantes sevillanos eran con frecuencia comisionistas de casas extranjeras, y las mismas firmas estaban establecidas en una y otra ciudad. Con frecuencia Cádiz pidió ayuda a Sevilla para su defensa, y Sevilla asumió la representación de Cádiz en las Cortes de 1563.

Cádiz progresa

El pequeño puerto de 1500 es ya una ciudad digna de consideración en 1600. El censo de 1536 da ya 671 vecinos, es decir, unos 3.000 habitantes, tres veces más que una generación antes. El de 1550, 907, y el de 1561, 1.214: alrededor de 6.000 pobladores. Para M. Bustos, se alcanza entonces el máximo secular, frenado el crecimiento por la epidemia de 1581 y los ataques ingleses de 1587 y 1596. Con todo, Porquicho y Ponce dan para fines de siglo entre 5.300 y 6.500 pobladores; hacia 1600 la ciudad habría alcanzado los 7.000. Tenemos, pues, que Cádiz habría sextuplicado su caudal demográfico en el plazo de un siglo. No hace falta comentar que un fenómeno así no puede ser producto más que de la inmigración: de comarcanos, de norteños, de extranjeros.

Los relatos del siglo XVI muestran un puerto que ya no se parece a la villa medieval. Se rompen las murallas, se abre la calle Nueva, se mejoran los muelles, aumenta la vida comercial. Cádiz se transformó, en palabras de Domínguez Ortiz, por obra de «un patriciado mercantil, en su mayoría de origen exótico, genovés, flamenco o vizcaíno, audaz y emprendedor en grado sumo...». Aunque tampoco faltaban na-

turales, jerezanos e incluso sevillanos que pretendían ingeniárselas un poco lejos de la Casa de Contratación y del Consulado.

Los ataques ingleses

A fines del siglo XVI se produjeron dos hechos que parecieron dar razón a quienes preferían a Sevilla como Cabecera de Indias por motivos de seguridad. Mientras en Lisboa se preparaba la Armada Invencible, para invadir Inglaterra, Drake atacó la bahía de Cádiz. Hubo una cierta falta de información por las dos partes, porque ni en Cádiz se preparaba la expedición antibritánica, ni los gaditanos conocieron a tiempo la presencia del enemigo. Aunque a lo largo del siglo se habían ampliado las fortificaciones e instalado piezas de artillería, el carácter de gran puerto abierto hacía posible la irrupción de fuerzas hostiles, si no se contaba con una fuerte flota de resguardo.

Drake venía con 25 buques, parte de guerra, parte de la Compañía de las Indias Orientales, armados. En Cádiz, había unos 30, en su mayoría mercantes, desarmados o mal armados, y varias galeras de guerra, que, aun sin poder oponerse a los buques de alto bordo, ofrecieron resistencia con armas ligeras gracias a su felina agilidad. Los ingleses no llegaron a desembarcar. Incendiaron 18 naves y se llevaron otras seis con su cargamento. Cundió la alarma, y aquel año no salió la flota de Indias, sino sólo unos pocos navíos sueltos.

Increíblemente, no se supo aprovechar la lección. En junio de 1596, aun sin haberse resuelto la disputa con los ingleses, se produjo el ataque del conde de Essex, mucho mejor organizado y con los más amplios medios; más de 100 barcos —según algunos, 200— y varios millares de hombres. Esta vez el ataque no fue por sorpresa, porque desde varios días antes se sabía que la imponente flota había doblado el cabo de San Vicente; pero la plaza no estaba preparada en absoluto: la guarnición no pasaba de 300 hombres, y los fuertes carecían de la artillería necesaria. España, dueña de medio mundo, había descuidado la defensa de su propio territorio.

El corregidor, con las escasas fuerzas disponibles, se parapetó en el castillo; pero, falto de provisiones, se rindió el 2 de julio. La ciudad fue cuidadosamente saqueada. Aunque Essex dio orden de no destruirla, pocos días después un incendio devoró la catedral y unas 300 casas.

Los ingleses permanecieron en Cádiz 17 días. Sevilla apenas podía aportar refuerzos, porque igualmente contaba con una exigua guarnición. Se allegaron tropas lentamente. Cuando los ingleses comprendieron que el proyecto de convertir a Cádiz en una base británica era inviable, se retiraron, pero se llevaron todo: hasta las campanas y las rejas, y, por supuesto, el dinero y las joyas que hallaron. La biblioteca episcopal se encuentra hoy en Cambridge.

La lección fue esta vez bien aprendida. Paradójicamente, la fácil expugnación de Cádiz sirvió para revalorizarla. Su importancia estratégica quedó en evidencia, y en adelante se convertiría en una plaza fuerte de categoría. Los ataques que sufriría en el siglo XVII —en 1625— se estrellarían ante sus defensas invulnerables. Como se complacen en afirmar los historiadores gaditanos, después del desastre de 1596 «Cádiz resurgió más poderosa que nunca».

SEGUNDA PARTE

CAPITAL DE DOS MUNDOS

Cuando los Reyes Católicos concedieron a Sevilla la Casa de Contratación y con ella la Cabecera de Indias, era imposible predecir la importancia de las tierras descubiertas al otro lado del Atlántico, que sólo algunos empezaban a llamar *Orbis Novus*. Para otros eran la *tierra de perdición*. La distancia, la diversidad del clima, la incapacidad de los indios para adaptarse al trabajo o las formas de organización, las dificultades para aclimatar las plantas y productos traídos de Europa, las enfermedades tropicales, muchas de ellas desconocidas, y la escasa rentabilidad de los asentamientos hicieron que el juramento más frecuente de aquellos primeros colonos fuera «así me lleve Dios a Castilla.»

El oro comenzó a llegar de La Española (Cibao, Vega Real) en cantidades apreciables desde 1503, el año del establecimiento de la Casa, y la coincidencia puede no ser una simple casualidad. Pero la colonización de las lejanas tierras siguió exigiendo muchos sacrificios, con beneficios muy dudosos. La época de las Regencias (1505-1517) fue una época de dudas. En la Junta de Burgos (1508) se pensó seriamente en abandonar América y seguir buscando el camino de las verdaderas Indias; aunque al fin fue allí donde se decidió el primer establecimiento en el continente (Ojeda, Nicuesa). La misión de los Jerónimos, enviada por Cisneros en 1516-1517, tenía también por objeto averiguar —ahora también en el aspecto espiritual— si todo aquello merecía la pena.

Fueron la conquista de México (1520-1521) y la de Perú (1532-1534) las que hicieron valer el peso cósmico del Nuevo Mundo, la extensión de sus tierras, las diversas culturas de sus habitantes, la variedad de los climas, muchas veces parecidos a los europeos, y, por supuesto, sus fabulosas riquezas. Tampoco podemos olvidar, por su

vinculación sevillana, el viaje de Magallanes-Elcano, por aquellos mismos años, con el que sólo resulta comparable, como aventura, el primero de Colón. La primera vuelta al mundo se inició en Sevilla y se completó en Sevilla. Los expedicionarios, después de haberse encomendado a la Virgen de la Antigua, partieron el 10 de agosto de 1519. Sólo Juan Sebastián Elcano, con una veintena de hombres y la nao *Victoria,* regresó el 8 de septiembre de 1522 (para ellos 7 de septiembre, porque habían vivido un día menos), atracando en el muelle de las Muelas, junto a la capilla de los Remedios, a pocos metros de donde habían zarpado tres años antes. Sevilla se convirtió en el broche del primer cinturón que rodeó la Tierra.

Fue como el símbolo de la universalidad histórica que le estaba reservada. Desde entonces, y cada vez en mayor grado, menudearon las expediciones, las increíbles aventuras, las conquistas, la tarea evangelizadora y civilizadora, y, por supuesto, los negocios, una vez descubiertas las fabulosas riquezas del Nuevo Mundo. Mercaderes y agentes de toda Europa se establecieron en Sevilla, miles de sevillanos pasaron a América, y allá llevaron desde sus iniciativas hasta sus costumbres, sus estilos artísticos y su manera de hablar; en tanto Sevilla se convirtió en la primera ciudad de Europa en que residieron permanentemente indios americanos.

Capítulo I

LA NUEVA BABILONIA

La transformación de Sevilla en el siglo XVI fue, decíamos, más cualitativa que cuantitativa, sin que dejara de producirse en los dos sentidos. Su crecimiento es producto de la afluencia de gentes de todas clases que acuden a sus calles o a su puerto en busca de negocios, de medios para ganarse la vida, o de aventuras. Al mismo tiempo, este crecimiento supuso un grado de cosmopolitismo hasta entonces nunca imaginado: tanto por la afluencia de extranjeros procedentes de todos los países de Europa, de algunos de África —y hasta de América—, como por la riqueza y variedad de sus contactos con el exterior. Y en tercer lugar, hemos de tener en cuenta el volumen de los tesoros de oro y plata que llegaban, y en proporciones crecientes, del Nuevo Mundo, transformando de una forma u otra la fisonomía y las formas de vida de la ciudad. Incremento demográfico, vinculación mundial, riqueza sin cuento, vinieron a deparar a Sevilla un nuevo destino, un destino que la haría pasar a la historia con una significación especial.

Loores hispalenses

Sevilla es probablemente la ciudad del mundo que ha recibido más florilegios, en gran parte, dicha sea la verdad, merecidos. La belleza y la cautivadora personalidad de la capital del Guadalquivir no necesitan de elogios, que hasta en ocasiones —por vulgares o por manidos— no están a la altura de las circunstancias; pero ese especial narcisismo de algunos sevillanos (compatible con un excesivo espíritu autocrítico de otros sevillanos) ha mantenido muchos de esos tópicos

innecesarios hasta hoy. Parte de culpa puede radicar también en la demasiado fácil rima de «Sevilla» con «maravilla», que no dejaron de utilizar los más excelsos poetas.

Ya la encontramos, poco antes del Descubrimiento, en Álvarez de Villasandino:

> El mi corazón se baña
> en ver vuesta maravilla,
> muy poderosa Sevilla...

Para Ruiz de Alarcón, la ciudad es «octava maravilla». Y el mismo Cervantes —que no guardó muy buenos recuerdos sevillanos— no puede evitar la manoseada rima, aunque de una forma más original, en el que él mismo consideró el mejor de sus sonetos (*Vive Dios, que me espanta esta grandeza*)

> ...oh gran Sevilla
> porque ¿a quién no suspende y maravilla...?

Lope de Vega usaría la rima por lo menos cinco veces en una sola obra *(El Arenal de Sevilla).*

Pero prescindiendo de tan mágica palabra, siguen siendo infinitos los epítetos y metáforas que se han dirigido por ingenios de la literatura a la gran ciudad. F. Morales recoge los más famosos:

> Roma Triunfante
> Cairo Español
> Babilonia Castellana
> Centro de la Nobleza
> Humano Cielo
> Fénix del Orbe
> Escala del Nuevo Mundo
> Reina del Gran Océano

La mayor parte de ellos se refieren —y esto es lo que nos interesa— a la grandeza adquirida por su condición de Cabecera de Indias, y en sus dos vertientes: la riqueza y el cosmopolitismo. A Sevilla llegaron todos los tesoros del Nuevo Mundo, y, para ir a buscarlos, por imperativos legales era preciso acudir a ella. De aquí que riqueza y cosmo-

politismo sean en realidad las dos caras de un mismo resultado histórico. La vastedad de su recinto y la nobleza de los nuevos edificios que en ella se levantaron inspira la salutación de Rodrigo Caro

> Salve, primera fábrica española,
> madre de todas, hija de ti sola.

La riqueza hizo ver en ella a Luis Zapata «el mejor cahíz de tierra de España», y dictó al autor de la silva de las «Antigüedades sevillanas»:

> Que Dios, Sevilla, en tus preciosas venas
> para el cielo creó tantos tesoros,
> cuantas el mar esconde arenas,
> cuantas estrellas los celestes coros

De las ciudades con que se la compara —Roma, Constantinopla, Atenas, El Cairo—, una, casi legendaria, se lleva la palma: Babilonia. Babilonia por la extensión y la fastuosidad, pero, casi mejor aún, Babilonia por torre de Babel, mezcla indescriptible de pueblos, razas y lenguas. No conocemos el origen de la denominación *Babilonia castellana*, a que antes se ha hecho referencia; pero sí está claro el mote de Lope de Vega, *Nueva Babilonia*; aunque tal vez nunca se expresó el cosmopolitismo de Sevilla como en los versos de Góngora:

> Gran Babilonia de España,
> mapa de todas naciones,
> donde el flamenco a su Gante,
> y el inglés halla a su Londres;
> escala del Nuevo Mundo,
> cuyos ricos escalones
> enladrillados de plata
> son vasos de alto borde.

Sevilla es Babilonia por haberse convertido en «escala del Nuevo Mundo», pero también porque, fuente de atracción general, permite que cualquier extranjero se encuentre en su casa entre tantos compatriotas, tantas costumbres comunes, en ese «mapa de todas naciones». «No ciudad eres, eres orbe», escribe Fernando de Herrera, y para Lope

toda España, Italia, Francia
vive por este Arenal...

O en otro lugar: «Y a ver si te persuades, vete a Sevilla, que en ella por maravilla (otra vez la dichosa consonancia) verás todas las ciudades». Y Gil Sánchez Dávila la ve «...compuesta de la riqueza y la opulencia de dos Mundos, Viejo y Nuevo, que se juntan en sus plazas». No se trata sólo de que Sevilla sea el crisol de Europa, ni tampoco solamente de que sea la llave de América, sino de la convivencia de ambas realidades: Europa y América —Chaunu añade también parte de África y parte de Asia— reunidas en una excepcional circunstancia histórica en Sevilla. Lo más asombroso es tal vez el hecho de que, a pesar de todo ello, Sevilla no haya perdido su peculiar personalidad, sino que, en todo caso, la haya afianzado.

La emigración a las Indias

La conversión en llave de las Indias despobló y pobló a Sevilla: muchos sevillanos fueron, temporal o definitivamente, a América, y muchos foráneos vinieron, también temporal o definitivamente, a avecindarse en ella. Como resultado de este trasiego, algunos especialistas en demografía local creen que la ciudad se despobló durante un tiempo, y tanto Collantes como Domínguez Ortiz admiten que el volumen de habitantes de la primera o segunda década del siglo XVI pudo haber sido inferior al de fines del XV; más tarde, el saldo migratorio sería favorable, y la población aumentaría a todas luces hasta extremos insospechados. Notémoslo: los sevillanos emigraban a Indias, mientras los no sevillanos se establecían en Sevilla. A primera vista nos encontramos ante un fenómeno de des-sevillanización que, con todo, no impidió el pequeño milagro a que aludíamos antes: tal vez por la fabulosa capacidad de asimilación que siempre tuvo la ciudad.

Ya en el segundo viaje de Colón, el primero que embarcó una lucida hueste, pasaron a Indias, según recuerda Las Casas, «muchos caballeros, singularmente de Sevilla». Cómo no iba a recordarlo, si entre tales caballeros figuraban su padre y tres tíos. Más tarde, él mismo se convertiría en emigrante también. Según los datos recogidos por Boyd-Bowman, durante el primer período de colonización, Sevilla con Tria-

na aportó un 20 por 100 de la emigración: es decir, 1/5 de los españoles que pasaron al Nuevo Mundo. La ciudad que le sigue en aportación humana es Toledo, con sólo un 1,3 por 100. Desde 1523 disminuye la *proporción* sobre el total, porque el reclamo de América se hace notar en casi todas las comarcas de Castilla, comenzando por Andalucía y Extremadura; pero, para Sevilla, aumentan las cifras absolutas, y las relativas siguen siendo con gran diferencia las más importantes. En total, a lo largo del siglo XVI, 12.600 sevillanos están registrados como emigrantes a Indias. La cantidad real bien puede ser considerablemente mayor.

Más tarde volveremos necesariamente sobre la cuestión. Recordemos ahora sólo el carácter eminentemente familiar —o amical— de buena parte de esta corriente emigratoria. J. H. Elliott ha destacado el papel de la correspondencia. Muchas cartas llegadas del otro lado del Atlántico eran francamente incitadoras: «Venid», «no os arrepentiréis de haber hecho como nosotros», «acá ganaréis más en un mes que ahí en un año». Si es paradigmático el caso de los cuatro hermanos Las Casas, lo es aún más —y bien conocido— el de los siete hermanos de Santa Teresa que pasaron a América. Siendo tan alta la proporción de sevillanos, no es de extrañar la proliferación transatlántica de tantos apellidos muy conocidos a orillas del Guadalquivir: el caso está requiriendo un estudio.

Fue, en la primera generación y parte de la segunda, una emigración más que preponderantemente, casi exclusivamente masculina. América exigía de momento marinos, exploradores, guerreros y colonizadores capaces de las más arriesgadas aventuras. Los asentamientos no eran sino bases de partida para nuevas expansiones. La formación de una sociedad criolla fue un proceso relativamente tardío, de la segunda mitad del siglo XVI, no sin haber sido precedido de un fuerte mestizaje. En estas condiciones, no debe extrañarnos demasiado que algunos viajeros de la época consideren a Sevilla una «ciudad de mujeres». El que más exagera la nota es el diplomático y humanista Andrés Navagiero, que por 1526 visitó la ciudad del Guadalquivir, y comentaba que «por estar Sevilla en el sitio en que está, salen de ella tantas personas para las Indias, que la ciudad se halla poco poblada, y casi en poder de las mujeres».

La afirmación, tal como se la formula, parece difícilmente admisible, pero refleja la difundida idea del predominio femenino, que res-

ponde a una realidad. En el censo de Tomás González, según datos de 1530, aparecen registrados 6.634 vecinos pecheros, 2.229 viudas, 66 menores con casa abierta, 74 pobres y 79 exentos. Demasiadas viudas para tal cantidad de vecinos. Y Mal-Lara, en su *Recibimiento de Felipe II,* afirma —refiriéndose, obviamente, a una época anterior— que «se halló en los años pasados número de cuarenta mil hombres y noventa mil mujeres». Bajo ningún concepto podemos aceptar estas cifras, ni por lo que se refiere al monto total —130.000 habitantes—, ni en cuanto a la superabundancia femenina. Es simplemente la exageración de una desproporción de sexos que llamó la atención a los contemporáneos.

Pero las cifras tendieron a igualarse en la segunda mitad de la centuria. No sólo porque muchos mercaderes, agentes o soldados venían de fuera sin sus mujeres, sino porque muchas sevillanas poblaron también América. Los primeros «barcos de mujeres» partieron hacia 1535, y se generalizaron por 1550. Muchas eran esposas de emigrantes, otras prometidas o familiares; además de que la emigración de familias enteras se hizo cada vez más frecuente. Sevilla acabaría poblando América sin discriminación de sexos.

La inmigración

La «presencia» del Nuevo Mundo en Sevilla, cada vez más patente, significaría, desde el punto de vista demográfico, un trasiego: gentes que marchaban, gentes que llegaban a la ciudad. No disponemos de medios para evaluar el caudal de la inmigración, ni siquiera para conocer su monto total. Lo único evidente es que Sevilla, si se despobló un tanto durante el primer cuarto del siglo XVI, como consecuencia de la emigración de muchos de sus hijos —aunque tal descenso de las cifras absolutas dista mucho de estar comprobado—, creció a lo largo de aquella centuria hasta llegar tal vez a duplicar su población. El caudal inmigratorio puede superar hasta diez veces el crecimiento vegetativo.

No pensemos sólo en mercaderes extranjeros, ni siquiera en vecinos de otros reinos españoles que vienen a establecerse en Sevilla. En cifras absolutas, la mayor tasa está representada por andaluces: sobre todo de Andalucía occidental y más aun de la actual provincia de Sevilla y sus contornos. De modo que hay motivos para pensar —aunque no en el grado que se registró, por ejemplo, en los primeros 60 años

del siglo xx— en un proceso de urbanización, a costa de la población rural, que no dejó de tener sus consecuencias.

Una de las tesis más curiosas —y hoy más discutidas— es la que por boca del humanista Arias Montano se refiere al cambio de la forma de hablar de los sevillanos en el siglo xvi. La perfecta fonética castellana que dice haber conocido en su juventud habría degenerado en formas, como el seseo, propias de los medios rurales. El campo habría invadido a la culta Sevilla, poblada hasta entonces por los descendientes de los gloriosos conquistadores, que desalojaron a los vencidos en tiempos de San Fernando. Ahora se volvía a la defectuosa habla morisca, que Arias Montano desprecia. Sugiere también que es la falta de cultura la que permite que las madres, para facilitar la pronunciación, enseñan a sus hijos fonemas como «desir» o «haser». Domínguez Ortiz, que está seguro de esta fuerte penetración rural, estima que Arias Montano puede tener parte de razón. Los lingüistas creen que el habla andaluza —procedente del «toledano»— estaba ya ampliamente difundida por toda la Bética, incluida la capital, en el siglo xv, y tanto los documentos municipales como los notariales de la época muestran abundantes muestras del seseo. Que éste se haya intensificado y generalizado con la inmigración rural del xvi es otra cosa. Que los sevillanos pronunciaban en el barroco lo mismo que ahora, se ve bien claro en las lecciones que en un mesón de la ciudad dan los pícaros locales al Buscón don Pablos, recién llegado de la Corte. Lo importante es que esta forma de hablar, reciente o no en Sevilla, fue la que pasó a América.

Si la emigración bajoandaluza a la Nueva Babilonia fue cuantitativamente la más importante, no tuvo menos repercusiones históricas la de otras zonas de los reinos de Castilla, e incluso, aunque de menor cuantía, las de Aragón o Navarra. No es posible realizar una cuantificación eficaz. El estudio que ha hecho, por ejemplo, Ruth Pike, de los apellidos de algunos comerciantes es sumamente incompleto: primero porque sólo cita unos pocos casos, los más conocidos; y segundo porque no sólo llegaron a Sevilla comerciantes. Habría que contar funcionarios, militares, marineros, artesanos, aventureros, hampones o gentes sin oficio ni beneficio, como Rinconete y Cortadillo, que llegaron a la ciudad —en pluma de Cervantes— de más allá de Sierra Morena, a los 16 años, sin ser absolutamente nada, y en la gran metrópoli fueron todo lo posible, hasta ingresar en una orden religiosa: atraídos todos por la fama de la ciudad y sus incontables riquezas.

Tenemos noticias abundantes, pero inconexas, de extremeños, castellanos, leoneses, vascos, gallegos y cántabros, quizá por este orden. Morales ha observado la fuerte abundancia de apellidos burgaleses —también, por supuesto, entre los comerciantes—, y el hecho no es de extrañar, porque en Burgos se hallaba establecido desde tiempo antes el *Consulado del Mar* (paradójicamente en una ciudad mesetaria), que regía las exportaciones de lana castellana, a través de los puertos cantábricos, al norte de Europa. En Burgos se formó una próspera burguesía de negocios, muchos de cuyos miembros, desde que se reveló la fabulosa riqueza de las Indias, no dudaron en dirigirse al sur. Lo mismo podría decirse de Medina del Campo, famosa por sus ferias a las que acudían mercaderes de toda Europa y ligada desde tiempo atrás ya a Sevilla, o de los puertos comerciales de Galicia, Cantabria y Vizcaya.

Dos rutas principales confluían sobre Sevilla, aparte del siempre frecuentado camino de la mar. Una es la llamada *ruta de la plata,* utilizada ya por los romanos, que atravesando el oeste de España va de Sevilla al Cantábrico, pasando por Mérida, Cáceres, Plasencia, Salamanca, Zamora, con un ramal que llegaba hasta Medina. Otra, la ruta clásicamente andaluza, iba por Córdoba y Despeñaperros a La Mancha, Toledo, Madrid y Cuenca. Desde el punto de vista cuantitativo —excepto la inmigración de cercanías—, y si seguimos los estudios de G. Menéndez Pidal, parece haber tenido más importancia la primera. Quizá por eso encontramos más emigrantes a América procedentes de Extremadura y aun de Salamanca, que de Andalucía oriental o de La Mancha. Por supuesto, muchos norteños —y no sólo marinos— debieron haber utilizado el «camino de la mar».

Esta distribución geográfica sería más difícil de comprender si no tuviéramos en cuenta que un buena parte de los nuevos avecindados en Sevilla son emigrantes a América fracasados. Miles de castellanos llegaban soñando con la aventura de las Indias, y no llegaban a embarcar. Miguel de Cervantes, sin ir más lejos. Unos por falta de ocasión, de influencia o de medios. Otros, porque encontraban en Sevilla su propio acomodo, una especie de *Indias* sin cruzar el Atlántico. Todos, eso sí, con un deseo común: mejorar su nivel de vida, o subvenir mejor a sus necesidades.

Las colonias extranjeras

Desde un punto de vista cualitativo, la aportación extranjera era sin duda la más importante. Aunque no faltaron marineros o vagabundos procedentes de muy diversos países de Europa, la mayoría de los inmigrantes transpirenaicos eran banqueros, mercaderes o artistas. «Sevilla —comenta Ruth Pike—, a causa de su grandeza, cosmopolitismo y ambiente de *boom* económico, atrajo naturalmente a los tipos más diversos de inmigrantes». Los tipos más diversos; pero por lo general de niveles económicos tanto más elevados cuanto mayor fuese la distancia de sus puntos de origen.

Tampoco en este caso —pese a la fácil identificación de los apellidos— es fácil cuantificar. Algunos de los recuentos hechos para conocer el número de hombres «útiles para las armas» especifican la naturaleza de los avecindados. Con frecuencia, los extranjeros (en su mayoría nativos de países dependientes de la Corona española, como Flandes o gran parte de Italia) resultan ser un diez por ciento, o hasta en ocasiones un catorce por ciento del total de censados. Las cifras no son del todo expresivas, por cuanto sólo se tienen en cuenta los varones comprendidos entre determinadas edades. Es de suponer que la proporción de ancianos, mujeres y niños aumente la tasa de españoles. También hay que tener en cuenta que son españoles los nobles e hidalgos, exentos del servicio militar, y los clérigos. Con todo, la cantitidad de extranjeros impresiona.

Las colonias más fuertes eran la flamenca y la italiana. Y, de la italiana, la genovesa. Ya nos hemos referido anteriormente a la presencia de genoveses en Sevilla antes del Descubrimiento, y de su apoyo al propio descubridor. Luego, con el negocio de las Indias, se les unieron más y más compatriotas. También abundaban los de Pisa, de Liorna, y los napolitanos. Venecia, siempre volcada al Mediterráneo y menos amiga de España, estuvo peor representada, sin que dejase de haber venecianos en Sevilla. Por lo que se refiere a los flamencos, abundaban los naturales de los grandes puertos o centros industriales: Ostende, Brujas, Amberes, Gante. Es opinión general que los italianos abundaron más en la primera mitad del siglo XVI y los flamencos en la segunda. Especialmente, desde el comienzo de las guerras en los Países Bajos, muchos flamencos, con preferencia amberinos, decidieron cambiar de lares, y establecer aquí su cuartel general, aunque no dejasen de im-

portar géneros de su tierra para, valiéndose de intermediarios españoles, venderlos a precios seis u ocho veces más caros en los mercados de Indias. El daño que este cambio supuso para la producción española fue evidente: a su tiempo tendremos que referirnos a ello.

A finales del siglo XVI, había unas 200 casas flamencas abiertas en Sevilla, bien organizadas y mancomunadas en todo lo que les convenía; en 1615, esgrimiendo su tradicional fidelidad a la Corona, consiguieron de Felipe III un consulado especial para defender sus derechos. Traían de su país desde pescado seco para las flotas hasta quincallería, pasando, naturalmente, por sus famosos paños. Es muy probable, con todo, que los de origen genovés siguiesen constituyendo mayoría, pero no hubo nuevas oleadas inmigratorias y las generaciones que en 100 o 150 años se habían sucedido propiciaban un proceso de naturalización, y hasta de sevillanización, más difícil de conseguir por los flamencos.

Estaban también los franceses —en este caso de muy diversas clases sociales, pues los había hasta mendigos—, los ingleses, los portugueses, los irlandeses, los alemanes —incluyendo ilustres dinastías de impresores—, más algún polaco, nórdico o balcánico de religión cristiana. No nos corresponde en este caso referirnos a los extranjeros que no vivían en Sevilla por su gusto, como turcos, magrebíes, esclavos africanos —más abundantes en este punto que en ningún otro lugar de España—, y algunos indios americanos, de los que a su tiempo tendremos alguna noticia.

Las colonias extranjeras, aunque no necesariamente, solían vivir agrupadas en barrios o en calles, casi siempre cerca de la zona comercial. Luis de Peraza nos proporciona, para mediados del siglo XVI, los nombres de muchas calles sevillanas; un buen número de estas calles han cambiado de nombre; casi nunca, como si hubiesen alcanzado fuerte tradición, las referentes a origen foráneo: Francos, Génova, Bayona, Placentines, Lombardos, Alemanes. También estaban las calles Vizcaínos, Catalanes, Gallegos.

Los extranjeros, y especialmente los flamencos, fueron cobrando fama —que se generalizó en el siglo XVII— de que venían a aprovecharse de las riquezas propias, y, en definitiva, a arruinar a los naturales. El hecho no puede negarse, aunque los mecanismos de la decadencia de España en general y la de Sevilla en particular son mucho más complejos. Pero Domínguez Ortiz precisa dos hechos que es necesario tener en cuenta para matizar la cuestión: primero, que la mayor parte de

los establecimientos extranjeros estaban en manos de súbditos del rey de España —italianos o flamencos—, y siempre esgrimieron tal condición para equipararse a los españoles, gracia que en sólo pequeña medida les fue concedida legalmente, más bien de hecho; y segundo, que muchas de estas familias de advenedizos se naturalizaron y entroncaron con familias de la ciudad, y acabarían formando linajes sevillanos de abolengo. Sin ir más lejos, nadie más representativo —en todos los aspectos posibles— del sevillanismo del barroco que don Miguel de Mañara Vicentelo de Leca, italiano por sus tres apellidos, y que acabó, como mecenas y benefactor, siendo toda una institución en la vida de la ciudad (aunque su identificación literaria con la figura de don Juan Tenorio sea históricamente a todas luces inadmisible).

Todo esto por lo que se refiere a extranjeros con «casa puesta», o residentes habitualmente en Sevilla. Otros muchos —de lejos, de cerca— pasaban por las orillas del Guadalquivir sin llegar a avecindarse. Eran viajeros, agentes que venían a arreglar algún negocio, marineros, hampones que procuraban coincidir con la llegada de las flotas, o emigrantes de intención, que pasaban en Sevilla meses o años antes de encontrar la ocasión propicia para trasladarse a las Indias. En suma, había en la Sevilla del esplendor del tráfico con América una altísima población flotante. O, como observa en 1587 el cronista Morgado,

> todos los más días del año vienen casas movedizas a se avecindar en ella, sin la demás innumerable gente de mar..., y así no se puede dar cuenta cierta de la vecindad de Sevilla...

Es cierto, no se puede calcular con exactitud la población de Sevilla en los siglos XVI y XVII. Tal vez, puesto que lo razona muy bien Morgado, bastante más que la que figura en los recuentos y censos oficiales. Pero el hecho tiene tal importancia a la hora de comprender el papel de Sevilla como puente de hombres y bienes entre dos mundos, que vamos, por un momento, a recordar algunos datos.

El empuje demográfico y la transformación de Sevilla

Contamos con censos fiscales de los años 1533 y 1597, más el llamado censo de Tomás González, de 1588; hay también censos ecle-

siásticos de 1561, 1565, 1588 y 1597. Igualmente existe un recuento de 1571, con motivo del repartimiento de los moriscos expulsados del reino de Granada. Las cifras no coinciden, ni pueden coincidir fácilmente; primero, porque los métodos estadísticos eran muy imperfectos en aquellos tiempos; segundo, porque los censos fiscales sólo cuentan por «vecinos» –familias– y no por almas, además de que omiten a aquellas personas que por su condición no pagan impuestos, mientras que los censos eclesiásticos se fijan más en las personas «de confesión» o «de comunión» que en los niños. Y tercero, porque en una población con tan elevada tasa flotante y aun fluctuante, es imposible una contabilidad controlada.

Si la población de Sevilla, según A. Collantes, pasaba a finales del siglo xv de los 60.000 habitantes, hay que admitir que hubo un estancamiento, o incluso un descenso, hasta 1530, en que la cifra no parece pasar de los 55.000. La emigración a Indias, más que las epidemias, parece ser la causa de este tributo. Pero a partir de entonces, y hasta bien entrado el siglo xvii, fue mayor la afluencia que la sangría. Según el censo eclesiástico de 1565, estudiado en su tiempo por Matute, había en Sevilla 21.803 vecinos, 66.244 almas de confesión, 12.967 menores y 6.237 esclavos: lo que daría un total de 85.428 personas avecindadas. Contando con la población flotante, calcula Domínguez Ortiz que no había, de hecho, menos de 100.000. Dividiendo el número de almas por el de vecinos, tenemos un índice familiar, ligeramente inferior a cuatro, tal vez por la relativa abundancia de inmigrantes solteros.

Lo contrario ocurre en 1588. Las dos versiones con que contamos –tomadas sin duda de la misma fuente original– nos dan cifras muy parecidas: una, 14.381 casas, 25.986 vecinos y 120.519 almas, y otra, 14.287 casas, 25.986 vecinos y 121.990 personas. En este caso, podemos admitir un promedio de cerca de dos familias por casa, y casi cinco personas por familia. No caeremos en lo que Braudel ha llamado con sorna «hipocresía de la precisión», cuando los márgenes de error de las estadísticas no nos permiten que la realidad sea siquiera un valor próximo a las cifras. Nada impide suponer que el asentamiento familiar se había ya completado en 1588, o en determinadas mansiones, reforzado por la servidumbre afincada a «la casa».

Si las cifras oficiales se quedan cortas, las de los cronistas son a todas luces exageradas: así, Peraza da para 1535 más de 100.000 habitantes, y Rodrigo Caro, para 1634, hasta 230.000. Lo cierto, y sean

cuales fueren las cifras absolutas de población —tanto la que pudiéramos llamar «de derecho» como «de hecho»—, es que está claro que ésta se duplicó como mínimo en los 60 años que van de 1530 a 1590. Sevilla era entonces —y éste el el único hecho que nos interesa al objeto de esta obra— una de las ciudades más populosas de Occidente, después de Nápoles y París, y un poco superior a Londres y Lisboa. Por lo que se refiere a su perímetro, tanto la abundancia de huertos y espacios abiertos como el bajo nivel de alturas, resultaba la ciudad más extensa de Europa. La causa de su volumen radica mucho menos en el crecimiento de su riqueza intrínseca, con ser mucho, que en el doble hecho de ser trampolín para el salto a las Indias y receptáculo de las riquezas que de ellas llegaban.

El empuje demográfico y económico fue correspondido por una auténtica transformación de la ciudad. No nos corresponde aquí ocuparnos del aspecto urbanístico, al que se dedica otro volumen de esta misma colección; sí a la revolución en las formas de vida que todo ello supuso. Se levantaron nuevos y suntuosos edificios, la Lonja, la Aduana, el Ayuntamiento, el Hospital de las Cinco Llagas; o palacios señoriales, como la casa de Pilatos o la de las Dueñas. Según Santiago Montoto, entre 1561 y 1588 se edificaron 2.500 nuevas casas, y Pedro Mexía nota ya en 1547 que Sevilla es «una colmena» en construcción, y que todas las calles están llenas de materiales de albañilería. Muchos comerciantes enriquecidos con el tráfico transatlántico se dedicaron al negocio menos arriesgado de la especulación del suelo. López Arenas, en su *Tratado de Carpintería de lo blanco*, se refiere a una casa en la calle Catalanes, que vale 2.988 reales y renta 792 al año: es decir, se amortiza en tres años y medio. Se pagaba por vivir en Sevilla.

No pensemos que esta expansión tuvo, como en tantas otras urbes, una traducción en superficie. Se edificaron algunas casas extramuros, como en los barrios de Triana o San Bernardo, pero el cinturón viejo se mantuvo en su integridad, y dentro de su vasto recinto ocurrió casi todo el cambio. Ya queda dicho que la Sevilla bajomedieval era suficientemente grande en su perímetro como para permitir amplios espacios libres. Era frecuente disponer de un pequeño huerto junto a la casa —como el que tuvo Hernando Colón—, y más amplios eran los que poseían los conventos. Determinadas zonas estaban sin edificar, y hasta algunas no eran edificables, como La Laguna (hoy Alameda de Hércules), hasta que el pantano fue rellenado por los años 80 del siglo XVI.

Otro punto que sería preciso matizar es el referente a la «transformación radical de la fisonomía de la ciudad» a la que aluden todos los autores sevillanos, lo mismo los de entonces que los de ahora. Las casas, hechas de espaldas a la calle, se habrían «volcado hacia afuera», con fachadas, portalones y vanos celados por rejas y cancelas. El cambio podía ser advertido por los sevillanos, no tanto por los foráneos, que no podían encontrar esbeltos palacios de sillería, plazas porticadas, casas de varios pisos y ventanas rasgadas coronadas por agudos gabletes, o finas agujas con curiosos carillones. En pleno esplendor del Renacimiento, la ciudad llave del océano y puerta de América —es decir, Occidente por excelencia— se parecía más a Marrakesch o a El Cairo que a Brujas o a Praga. Si la mujer de Guzmán de Alfarache, venida de Madrid, hallaba en Sevilla aquel especialísimo «olor de ciudad», no era por su fisonomía urbana, sino por la variedad y movimiento del gentío, y por sus incontables riquezas.

Notas de ambiente

«Un olor de ciudad, un no sé qué, otras grandezas» es la frase completa de Mateo Alemán (un descendiente de teutones completamente sevillanizado). La Nueva Babilonia, repleta de gentes, de corrillos curiosos, de nobles carruajes y de buhoneros que pregonaban su mercancía, de cambistas y prestamistas de todo género, de libreros de Nuremberg y marineros de La Rochelle, de virreyes a punto de embarcar y pícaros dispuestos a no desperdiciar la última ocasión, oficiales expertos en todo tipo de artesanía de alta calidad, mercaderes parlanchines en muy diversas lenguas, caballeros de capa y espada, conquistadores y misioneros en potencia, que soñaban Eldorados o proyectaban —como recuerda Ricard— repetir a los indios los mismos argumentos que san Pablo a los areopagitas; las noticias sensacionales, que corrían de corro en corro y de gacetilla en gacetilla; la llegada de galeones cargados de oro y plata, de frutos exóticos o de seres extraños; los cambistas de todas las monedas del mundo; el bullicio colorista y vivaz, los lances y reyertas, las 29 parroquias, los 100 hospitales, el paso de las carretas o los mulos cargados de lingotes o monedas hacia el Alcázar, el ajetreo trepidante y la nota exótica: todas esas cosas y otras mu-

chas más originaban ese especialísimo «olor a ciudad», único en España y hasta en Europa.

El atuendo de los sevillanos —aun de los no acaudalados— llamaba la atención por su lujo y su exotismo. En ninguna ciudad de España se usaban tantas vestimentas extranjeras: «bonetes y borceguíes de Portugal, chamarricas de Italia, capas flamencas, manteos romanos, chamarretas inglesas, sayos de Hungría», advierte por las calles Luis de Peraza. Sevilla era un gran teatro de continuas sorpresas, unas veces fascinantes, otras, también, peligrosas: «un lugar —estima don Quijote— tan acomodado a hallar aventuras, que en cada calle y en cada esquina se ofrecen más que en otro ninguno».

Sevilla siempre ha sido, y es, un mundo de contrastes, pero más que nunca durante el siglo que va aproximadamente de 1530 a 1630, cuando tantas gentes llegaban de Europa, y aun de Asia y África, y tantas cosas llegaban de América: lo uno y lo otro íntimamente relacionado.

> La ciudad fascinaba —escribe Morales— con su tremendo contraste de opulencia y miseria, de materialismo y espiritualismo, de orden y desgobierno, de virtud y vicios..., que merodeaba por las Gradas, en torno a la Casa de la Contratación, en el Arenal y Altozano, la Heria o Feria, la Alameda, el Compás de la Mancebía, el Campo de Tablada, las murallas, las puertas e iglesias, y los mercados.

La sobreabundancia podía medirse lo mismo en cantidad que en diversidad. A veces era imposible transitar por las calles, a causa del tumulto, de los vocingleros y curiosos, y de las continuas obras de albañilería y de los mercadillos al aire libre. «Vamos y tomemos por esta otra calle —dice un amigo a otro en el *Diálogo de los Médicos* de Pedro Mexía—, porque ésta está muy embarazada con la labor de este mercader».

Fue ese cosmopolitismo y abigarramiento la causa de que en Sevilla fuesen las costumbres más libres y desenvueltas que en el resto de España. Así lo explica muy bien un personaje de Lope de Vega:

> ¡Oh, qué famosa ciudad!;
> y de mayor libertad
> que las que tiene Castilla,
> porque la gran confusión

de grandeza y forasteros
de naves y de extranjeros
causa de tenerla son.

Desde las formas de vestir, de hablar o de negociar hasta el tránsito desenvuelto de las damas por las calles, o la costumbre de discutir, de vender —y hasta de fumar— en el interior de los templos, no podían menos de extrañar a los austeros castellanos. Se explica que Sevilla no gustase en absoluto a Santa Teresa, que se quejaba en 1576: «las injusticias que se guardan en esta tierra es cosa extraña; la poca verdad, las dobleces. Yo digo que con razón tiene la fama que tiene». Con menos espontaneidad, pero con una impresión muy similar, lamenta Cervantes —que no lo pasó nada bien en Sevilla— «una vida tan detestable y que tanto se usa en una ciudad que había [debería] ser espejo de verdad y de justicia en todo el mundo, como lo es de grandeza». Aunque tampoco debemos olvidar que Sevilla llegó a ser la ciudad española más abundante en conventos de clausura. Si no asumimos los contrastes, no comprenderemos lo más profundo y genuino de su ser.

Si la ciudad tuvo mucho de compendio del mundo, también trascendió al mundo, no sólo a los países de Occidente. Refiere el cronista Sánchez Gordillo que cuando el gobernador de Damasco tuvo noticia de que había llegado a su ciudad un viajero sevillano, hizo traerlo a su presencia para interesarse por la llegada de la flota de Indias, «porque se sentía gran necesidad de moneda en Oriente». También Oriente, no sólo Occidente y América, vivían pendientes de Sevilla. Si se admite con Hamilton que el 55 por 100 de la plata del mundo desembarcó a orillas del Guadalquivir, también cabe recordar la tesis de F. Spooner de que «fue la unidad de la plata la que forjó la unidad del mundo moderno». Las dos embajadas que Felipe II envió al emperador de China partieron de Sevilla. Y a Sevilla arribó la primera embajada japonesa que llegó a España, en octubre de 1614: aún se guarda en el Archivo Municipal la cédula con la traducción del mensaje.

El País de Jauja

En Sevilla confluían, más o menos ampliamente, Europa, Asia, África; pero sobre todo América. Por América se había montado todo

aquel tinglado, y hacia ella o desde ella corrían todas las referencias. Sevilla fue la primera ciudad del Viejo Mundo que conoció la realidad de América y sus noticias, y también, a través de Cisneros, Bernáldez, Rodrigo de Santaella, la que primero descubrió su verdadera naturaleza, frente a las tesis del propio descubridor. No conservamos el diario de navegación del segundo viaje colombino, y si podemos reconstruirlo con detalle es gracias a la minuciosa crónica que el doctor sevillano Álvarez Chanca escribió al cabildo de su ciudad. Las noticias fueron llegando, una a una, primero con cuentagotas, luego en creciente profusión. Y Sevilla vivía pensando en América y en sus destinos, primero inciertos, luego legendarios (ya que América fue siempre, un poco o un mucho, leyenda), porque en ello le iba también su propio destino.

La primera noticia de la conquista de México fue la carta-narración de Hernán Cortés, publicada en Sevilla en 1522; y el revuelo que causó justifica la serie de ediciones que siguieron. También se publicaron en Sevilla, entre otras muchas, las obras de Fernández de Oviedo, Fernández de Enciso, Francisco de Jerez, Pedro de Medina, el Inca Garcilaso.

Pero, como nota de ambiente, tienen más importancia los relatos orales, sin duda de repercusión social mucho más amplia, y con masivo eco popular. Cada vez que llegaba un barco de Indias frente al Arenal, se arremolinaban las gentes en demanda de noticias, y a ser posible, también de riquezas, o de plantas y bichos raros. Imaginemos el regreso de Juan Sebastián Elcano y sus 21 compañeros, después de dar la vuelta al mundo, un mundo que por demostración experimental era esférico y tras haber tocado los más diversos países y los más variados climas. Las escenas de alegría y de lágrimas, la emocionante peregrinación en camisa, con los cirios encendidos, a la Virgen de La Antigua, los relatos sobre los patagones, sobre los polinesios ladrones de las Marianas, sobre las fabulosas islas del Maluco, sus extraños reyes y sus hechiceros, sobre el árbol de la canela, sobre la Cruz del Sur, sobre el Cabo de las Tormentas o el de las Agujas, y hasta el extraño problema —luego alguien encontró la solución— de la diferencia de fechas contadas: todo fue oído con excitado interés y repetido de boca en boca, hasta —como suele ocurrir— desfigurarse o convertirse en mito.

América fue en Sevilla, sobre todo durante la época de los descubrimientos y las conquistas, mitad realidad, mitad mito. Hubo relatos muy precisos y detallados que han pasado hoy a los libros de historia;

otros, exagerados por la fantasía de los narradores o de los repetidores, hasta dejar aquella realidad irreconocible.

Nadie supo reflejar aquella expectación dispuesta a creérselo todo —porque en las Indias ya todo era posible— como Lope de Rueda. Oficial batihojas —es decir, encargado de batir panes de oro—, ejercía una de las actividades que llegaron a ser más famosas en Sevilla, gracias a los tesoros del Nuevo Mundo y a la habilidad artesana de tantos naturales. Un día vio Lope las representaciones escénicas que efectuaba una compañía de comedia italiana: más que teatro auténtico, guiñol. Lope de Rueda, hombre siempre de excelente humor, quedó entusiasmado: emplearía sus ya considerables ahorros en fundar una compañía de teatro cómico, de las que entonces no había ninguna en España, donde la tradición teatral se inclinaba por el drama. Escribía los *entremeses* y *autos*, los montaba, los dirigía y con frecuencia participaba él mismo en la representación. El teatro de Lope de Rueda es hijo del italiano, pero más realista, menos grotesco, más castizo, y dirigido siempre a los inesperados golpes de humor.

En *El País de Jauja* [1] aparece retratada toda la admiración de Sevilla por las cosas increíbles del Nuevo Mundo. El «simple» —un tal *Mendrugo*— lleva por la calle una olla llena de suculentos manjares. Dos pícaros hambrientos le detienen, haciéndose pasar por *peruleros*, y le cuentan las maravillas del País de Jauja: allí aparece la plata a montones, con sólo escarbar la tierra; los ríos no son de agua, sino de vino de excelente calidad; de los manantiales brota miel sabrosísima, los árboles producen los frutos ya cocinados, las piezas van en busca del cazador, y cuando viene una tormenta, el granizo consiste en pepitas de oro (el único inconveniente está en los chichones, cuando las pepitas son grandes como nueces). Y, sobre todo, en Jauja todo es fácil, delicioso, placentero. Y no hay que trabajar. La acción en triángulo consiste aquí en que hablan alternativamente los dos supuestos peruleros: mientras uno cuenta maravillas y *Mendrugo* escucha embobado, el otro mete la mano en la olla y se aprovecha tan bonitamente; hasta

[1] Con frecuencia se lo confunde con otro auto famoso de Lope de Rueda, el *Auto de las Aceitunas*, en que también se desarrolla una acción en triángulo entre dos agresores res y una víctima. En este caso se trata de una disputa entre marido y mujer por el precio de unas aceitunas cuyos árboles aún no se han plantado. La causa de la confusión estriba en que en muchas representaciones se sustituían los manjares de la olla por aceitunas.

que los papeles se invierten. El mérito de Lope de Rueda consiste —un recurso muy moderno— en convertir a los espectadores en «mirones» de la propia escena, aunque *Mendrugo*, boquiabierto, no se entera de las carcajadas que la acción provoca.

¡Cuántos relatos de Países de Jauja —unos exagerados, otros estrictamente verídicos— hubieron de escuchar los sevillanos de aquellos tiempos!: de labios de los peruleros, de los conquistadores del Anáhuac, de los buscadores de Eldorado, de los descubridores del Amazonas, de Oruro o de Potosí. Pero la fama del País de Jauja, por gracia de Lope de Rueda, se consagraría en todas partes y para siempre. Dos generaciones más tarde, Guzmán de Alfarache se despediría de sus amigos: «a la tierra voy de Jauja, donde todo abunda y las calles están cubiertas de plata». Por cierto que su autor, Mateo Alemán, quiso, como tantos, embarcar para América, y no le dejaron.

Jauja no es ni fue una tierra excepcionalmente rica. Su nombre adquirió difusión porque Pizarro escogió su valle varias veces como base de operaciones, y comenzó a construir una ciudad. En ella quiso aposentar la capital del Reino de Nueva Castilla, hasta que, estimando que el clima no era sano para los conquistadores, decidió trasladarla a la Ciudad de los Reyes en el no lejano valle de Rimac (Lima). Ello no impide que Jauja, el mito peruano-sevillano, haya trascendido al mundo entero y llegado hasta nuestros tiempos.

El puerto

Parece increíble, pero una de las ciudades más ricas del mundo, que pudo edificar la segunda catedral de la cristiandad y salvar varias veces con sus donativos a la Hacienda del Estado, situada a orillas de un río famoso, no contase para cruzarlo más que con un rústico puente de barcas, que, cada vez que sobrevenía una crecida, quedaba roto. Más aún: por sus continuas averías, su mantenimiento resultaba francamente caro: según cifras del siglo XVIII, de 70 a 80.000 reales anuales, sufragados en su mayor parte por el municipio. Diecisiete barcas fondeadas en paralelo sostenían el piso de tablas, sobre las que hombres, caballos, carruajes y fardos cruzaban el río.

No tenemos muchas noticias que nos expliquen cuál fue la causa del mantenimiento de tan primitiva construcción, nada menos que

hasta mediados del siglo XIX, cuando las grandes ciudades de la Europa renacentista contaban con magníficos puentes de piedra sobre ríos más anchos que el Guadalquivir. Se infiere fácilmente que las dificultades fueron, sobre todo, técnicas. Conocemos un proyecto de 1586 de sustituirlo por un puente de piedra, y hay noticias de que el ayuntamiento solicitó ayuda para acometer tan magna obra; pero por causas que desconocemos el asunto quedó pronto olvidado. En 1634, siendo Asistente o primera autoridad municipal el vizconde de la Corzana, se proyectó, y parece que esta vez con mayor seriedad, un puente de piedra y se solicitó ayuda al conde-duque de Olivares. El proyecto pasó por varias manos, fue objeto de diversos dictámenes, y se discutió con frecuencia sobre él. Al fin se desistió de la empresa, al parecer por los graves problemas que presentaba la cimentación en el fondo fangoso del río, el peligro de avenidas, que podían arrastrar la obra una y otra vez mientras no quedase consolidada, la longitud que habría que darle, con necesidad de modificar una parte de la propia estructura urbana de Sevilla, y la dificultad para traer a la zona todos los materiales necesarios para la construcción.

De los dibujos del proyecto, conservados hoy en la Biblioteca Capitular, se deducen los problemas que la obra planteaba. El puente habría de tener una longitud unas tres veces superior al ancho del río, arrancaría a 200 metros de la orilla por la parte sevillana y a más de 100 por la parte trianera: la mayor parte de la calzada superior habría de estar en pendiente, para alcanzar la altura necesaria en el centro para que las aguas crecidas del río pudiesen pasar bajo los ojos principales. El carácter pantanoso de la orilla, justo por la parte más baja de la ciudad, obligaba a tan llamativo trazado. Otra cosa hubiera podido hacerse tal vez en la zona del Arenal aguas arriba del Tagarete y el puerto de las Muelas: pero a costa de inutilizar el vital Compás de las Naos. Total, que la obra no se hizo. La progresiva ruina del puerto y la ciudad, justo a partir de los años 30 del XVII, explica todo lo demás. Subsistió, por tanto, el puente de barcas. Cuando las riadas o los temporales lo rompían, el 65 por 100 del tráfico entre Europa y América quedaba virtualmente interrumpido, ya que la principal salida comercial de Sevilla se efectuaba por Triana. Por fortuna, los equipos de restauración eran diestros y trabajaban rápido.

El actual puente de Isabel II, sustituto del de barcas, fue construido en 1846, y es el primero que se hizo en España con estructuras de

acero colado: curiosa y acertada combinación de la técnica y la estética. La gente lo sigue llamando Puente de Triana.

En torno al puente, por su facilidad de comunicaciones con las dos orillas, y su cercanía a las salidas más útiles de la ciudad, se instaló el puerto de la Sevilla bajomedieval. Incluso en la zona aguas arriba del puente, como las calles Baños, Redes, Bajeles, vivían la mayor parte de los marineros, junto con la frontera Triana. Esquifes y barcas pequeñas podían cruzar bajo los tableros del puente, y hasta se hacía una pequeña navegación de cabotaje hasta Alcalá del Río. Allí estaba el principal núcleo portuario cuando por primera vez llegó Colón.

Pero ya a principios del siglo XV se había construido aguas abajo, a sólo 100 metros de la Torre del Oro, el muelle de la Aduana —el nombre es posterior—, para desembarcar los materiales destinados a la fábrica de la catedral. Subsistió, y en torno a él se articularía el gran puerto de Sevilla en la época del gran tráfico con las Indias. Vendrían después, en la orilla sevillana, el muelle del Barranco, y en la trianera el muelle de Camaroneros, frente por frente de la Torre del Oro, y el de las Mulas o las Muelas, junto al convento —entonces ermita de Los Remedios.

Se formó así todo el complejo portuario de la Sevilla que fue trampolín hacia las Indias. Llegaba desde el puente de barcas y el castillo de San Jorge hasta un poco más abajo de la Torre del Oro y la punta de Los Remedios. Era el espacio conocido como el *compás de las naos*. Babío Walls calcula su superficie acuática en 160.000 metros cuadrados (un rectángulo de 800 × 200) y la terrestre dedicada a instalaciones y almacenes, en 172.000 (770 × 200), la mayor parte en la zona del Arenal. Desde entonces, comenta Morales, «el río, con sus fondeaderos y puerto, se erigió en columna material de la ciudad y su cordón umbilical con el resto del mundo». Sobre todo, convendría añadir, con América. La catedral, ya construida en la zona sur —no por su carácter céntrico, que no lo era, sino por suplantar simbólicamente a la vieja mezquita—, los Alcázares, remodelados en la zona por parecido criterio, y a donde pronto vino a radicar la Casa de Contratación, la Aduana, la Casa de la Moneda, la Lonja, vinieron a revalorizar el extremo meridional de la ciudad, que se convirtió durante siglos en el más vivo y palpitante.

Pero el puerto, pese a sus enormes dimensiones para aquellos tiempos, se hizo pronto insuficiente. Es preciso notar que, como lugar

de atraque, las orillas del Guadalquivir dejaban mucho que desear. La profundidad del agua sólo estaba garantizada en el centro del cauce, la mayor parte de los ribazos eran fangosos o estaban mal acondicionados, y excepto unos cuantos embarcaderos de piedra o pantalanes de madera, el resto de la orilla era difícilmente accesible. Los barcos, sobre todo las pesadas naos, y luego los más pesados aún galeones, *fondeaban* en medio del río, mientras pequeñas embarcaciones transportaban las mercancías a los desembarcaderos. El Guadalquivir era un bosque de mástiles y una masa de cascos, con frecuencia acoderados unos a otros, con la consiguiente dificultad para la maniobra.

Tal estrechez aconsejó la habilitación de «surgideros» fuera de la ciudad, aguas abajo. Escalante de Mendoza menciona Sanlúcar, Bonanza, Horcadas, Borrego, Puntal, El Copero, Coria, San Juan de Aznalfarache y las Muelas. En Coria, por ejemplo, embarcaba el aceite del Aljarafe. No era fácil la tarea de veedores y aduaneros, con tantos kilómetros de costa a vigilar. La necesidad de utilizar «barcos de alijo» aumentaba el movimiento y el empleo de mano de obra. Una vez en tierra —donde se instaló la primera «machina» o grúa trípode— actuaban los estibadores: los aljameles, palanquines y carretilleros, que llevaban las cargas a los innumerables almacenes y puestos de registro del Arenal.

El Arenal

Junto con la Giralda y Triana, el Arenal es el nombre de Sevilla que más suena, y, sobre todo, el que más sonó en otros tiempos. Lope de Vega le dedicó una de sus comedias, y ciertamente que no le faltaron lances que introducir en la trama.

> Famoso está el Arenal.
> ¿Cuándo lo dejó de ser?
> No tiene a mi parecer
> todo el mundo vista igual.

El Arenal era un amplio espacio de más de 700 metros de largo por una anchura que variaba entre los 200 y 260, e iba desde un poco más abajo del puente de Triana hasta la línea de murallas que corría

entre la Torre del Oro y la de la Plata. Más que arenal era un extenso y bajo ribazo de tierra, duro en verano y fangoso en época de lluvias. Quedaba todo él extramuros, y gozaba por tanto de una cierta independencia respecto de la jurisdicción municipal. En el Arenal se hacían muchas cosas que no podían hacerse en Sevilla. Se entraba en la ciudad por el Postigo del Carbón, el Postigo del Aceite, la Puerta de Triana, y, sobre todo, la magnífica Puerta del Arenal, terminada en 1566. Más allá del puente de barcas se prolongaba el espacio libre entre río y murallas, frente al barrio de La Barqueta; pero la vida intensa y las escenas pintorescas que hacían del Arenal, en grado mayor que ningún otro lugar, la Gran Plaza del Mundo, se daban fundamentalmente en los setecientos y pico de metros que orillaban el Compás de las Naos.

El Arenal es el *hinterland* portuario de Sevilla, el terreno libre donde se reparan o calafatean las naves, se preparan los aparejos, se depositan los fardos que van o vienen, se cumplen las últimas formalidades, se firma el trato final, se contratan las tripulaciones, tienen lugar las emocionantes despedidas o los deslumbrantes regresos. Este papel, cumplido ya desde tiempos anteriores a Colón, se potenció hasta el máximo con el tráfico indiano. Y el Arenal dejó de ser un simple espacio portuario para convertirse en antesala de América y escaparate abierto a todos los portentos de ultramar.

No es fácil describir el Arenal, a pesar de que contamos con infinidad de obras literarias —novelas picarescas, letrillas, comedias— referentes a su recinto. De las varias obras de Lope de Vega en que se menciona, una de ellas —por supuesto, *El Arenal de Sevilla*— finge desarrollarse en su escenario. Hay también cuadros o grabados, la mayor parte, por desgracia, tomados desde lejos: la verdad es que no existía un ribazo favorable para tomar una vista del Arenal en su conjunto. Tal vez la reproducción gráfica más expresiva sea la de Sánchez Coello.

El Arenal no era un ciudad, aunque estaba más poblado que la mayor parte de las ciudades de España, o era, si se quiere, una ciudad artificial, de quita y pon, erizada de tiendas de campaña, de casetas, de tenderetes al aire libre que se montaban y desmontaban. Sólo la creciente presión urbana obligó a construir unas casas adosadas a los muros, que serían la base del barrio de la Carretería. Los únicos edificios permanentes eran las Atarazanas, donde trabajaban los calafates y los carpinteros de ribera, los almacenes, la primitiva aduana y la Lonja del Pescado.

Zona sin urbanizar o mal urbanizada, de piso irregular, polvo en verano, barro en invierno, expuesta a las temibles avenidas del río, donde miles de hombres y de puestos se entremezclaban caóticamente, era una combinación indescriptible de opulencia y de miseria, de distinción y de chocarrería, de caballeros y hampones, de maestres de naos, oficiales reales, cargadores de muelles, damas enjoyadas y delincuentes que andaban sueltos. Quizá en ninguna otra parte de Sevilla y de España entera se daba una mezcolanza tan desconcertantemente heterogénea, y que, sin embargo, lo hacía todo compatible.

Todo ello puede reconstruirse, ya que no real, virtualmente a través de las descripciones gráficas y literarias. Muy probablemente, la imaginación del artista, asombrado por tanta mezcolanza, reúne en una sola escenas de distintas horas o de distintos días; pero la impresión de abigarramiento respondía a una realidad física, que fue, al mismo tiempo, una importante y significativa realidad histórica.

En el Arenal había tabernas, músicos ambulantes, tratos legales o ilegales, escenas pintorescas o violentas, exhibiciones ecuestres y hasta clases de esgrima al aire libre. El mundo entero, en indescriptible *maremagnum* —como llamó en 1550 el doctor Franco al Arenal—, parecía reunirse en aquel extraño rincón del planeta, de aspecto un tanto destartalado, donde se acumulaban, sin embargo, ingentes riquezas, capaces de hacer feliz a toda Europa.

Aunque los tratos y contratos se celebraban en cualquier lugar del Arenal, adosado a la muralla y no lejos de la puerta principal se ubicaba el Baratillo, un mercado de ocasión, no enteramente legal, pero tolerado, donde podía comprarse o venderse casi todo. En verano —época usual de la llegada de las flotas y galeones— el Baratillo funcionaba de noche, con la consiguiente posibilidad de fraudes, y servía lo mismo para adquirir de contrabando productos exóticos que para vender productos domésticos a los trajinantes o marineros, ya fueran de primera o segunda mano. Guzmán de Alfarache habla de una mujer que vivía en la venta de ropas en un rincón de la muralla: especialmente «la ropa blanca tenía buena salida, por la buena calidad que se ofrecía por las noches en el Baratillo; ganábase de comer honrosamente, y de todo salíamos bien». Cervantes, en *Rinconete y Cortadillo*, habla del «malbaratillo», nombre que también se le dio, tanto por la calidad no siempre garantizada de los productos como por lo dudoso, muchas veces, de su procedencia. Los compradores o vendedores de artículos

de calidad —o al por mayor— preferían otros escenarios, a que enseguida nos vamos a referir.

El Arenal, como ciudad de quita y pon, tenía una vida desigual, al compás del movimiento del puerto, con momentos de paroxismo y otros de cierta lasitud; pero no es cierta la versión que con harta frecuencia se nos proporciona de que «sólo» adquiría su vivacidad característica en el «momento» de la presencia de las flotas y galeones: en primer lugar, porque este «momento» llenaba más de la mitad del año, puesto que los convoyes de Indias eran dos y arribaban y salían en fechas distintas, con estancias que, entre descarga, espera y carga, duraban varios meses; y en segundo lugar porque el mayor movimiento del puerto sevillano (en sentido cuantitativo, no en el cualitativo) no era el que deparaban las naves de América, sino las del resto de Europa, llevasen o no artículos de o para América, y que fondeaban en el Guadalquivir en todas las épocas del año, aunque siempre se registrase, como en todos los puertos del mundo, un mínimo en invierno.

Una ciudad-mercado

Los viajeros de entonces y los historiadores de hoy se extrañan de que en Sevilla, una de las ciudades de más alto volumen de compraventas del mundo, no hubiese un auténtico mercado (lo mismo habrá de decirse, como en su lugar veremos, de Cádiz). Nada que recuerde a los amplios espacios cubiertos, o a las lonjas porticadas, cerca de la plaza comunal, o de la catedral, de los Países Bajos, de Augsburgo o de Italia. La Lonja de Sevilla, construida en una época relativamente tardía, era una gran oficina administrativa y de asentamiento de operaciones, no un local de compraventa; como la Casa de Contratación no era un lugar donde se contrataba, sino donde se registraban y fiscalizaban los contratos.

Dícese que el primer mercado edificado con esa finalidad específica fue el del pan, en la calle Feria, inaugurado en 1719, cuando Sevilla ya no era Cabecera de Indias. No había mercados, o, por mejor decirlo, la ciudad entera era un verdadero mercado. Ello no impide que hubiera zonas de más intensa actividad comercial: siempre al aire libre. Ya nos hemos referido al Baratillo del Arenal, y acabamos de mencionar la calle Feria, calle entonces más de artesanos que

de mercaderes, de tráfico, pero donde, con el paso del taller a la calle, se pasaba también de la producción a la venta. La calle Feria estaba siempre atestada de compradores y de géneros, que impedían muchas veces el paso. También en la Laguna se efectuaban operaciones a cielo abierto.

Como en tantas otras ciudades, los gremios y oficios se distribuían por calles, y muchas de ellas conservan sus viejos nombres: Alcaicería de la Loza, Alfarería, Armeros, Borceguinería, Boteros, Calderería, Cerrajería, Chapineros, Escoberos, Espaderos, Esportilleros, Lineros, Monederos, Odreros, Tintoreros, Toneleros. La forma de taller-tienda era frecuente, y las mercancías pasaban de fabricante a comprador sin intermediario. Pero había calles o plazas-mercado, como la de Génova, la del Río, o la plaza del Salvador. La zona de la Alcaicería era especialmente abundante en artículos de calidad, muchos de ellos venidos de fuera. Morgado pondera

> la suma riqueza de la Alcaicería en oro, plata, cristal, piedras preciosas, sedas, brocados, telas riquísimas, toda clase de sederías y paños muy finos. Esta Alcaicería es un barrio lleno de plateros, joyeros, escultores, sederos y lenceros, de inmensa riqueza...

Sin embargo, el lugar al que no podía faltar ningún mercader que llegase a Sevilla procedente de cualquier parte del mundo eran las Gradas. Las Gradas con mayúscula, o sea las de la catedral. Más que la escalinata propiamente dicha como pudiera sugerir el nombre, la plataforma que sustenta todo el edificio, entonces más sobrealzada por encima del nivel de la calle de lo que está hoy. Mateo Alemán es quien mejor nos las describe:

> ...los mercaderes hacían lonja para sus contrataciones las Gradas de la Iglesia Mayor, que era un andén o paseo hecho a la redonda della, por la parte de afuera tan alta como a los pechos, considerado desde lo llano de la calle, a poco más o menos, todo ello cercado de gruesos mármoles y fuertes columnas.

Las Gradas no eran, en principio, un mercado, sino un lugar de tratos, o, como muy bien dice el autor del *Guzmán de Alfarache,* una lonja. Ello no impedía que se utilizase aquel atestado espacio, donde

el dinero corría con facilidad, para vender, para mostrar el género, o para pequeños hurtos y mil picardías que nos cuentan los narradores especialistas en la materia. Justamente las Gradas tenían la ventaja de que cualquier contraventor o delincuente podía refugiarse «en sagrado», fuera de la jurisdicción de la autoridad civil, circunstancia que no fue desaprovechada por muchos avispados. Como el espacio abierto de las Gradas resultaba muchas veces insuficiente, los tratantes invadían el gran atrio de la catedral, o Patio de los Naranjos; o, en días de mal tiempo, el interior del vasto templo, donde proseguían negocios y discusiones.

Para el Cabildo Catedral, aunque la elección del terreno pudiera reportar ciertas ventajas, al menos jurisdiccionales, era mucho más lo que tenía de inconveniente. El sagrado recinto se veía invadido por gentes que atendían más a los intereses que al culto, cuando no se convertía en refugio de malhechores impunes. Más de un predicador repitió las palabras evangélicas: «Mi casa es casa de oración, y vosotros la habéis convertido en cueva de ladrones». Prelados y capitulares insistieron porfiadamente, aunque sin resultado, durante muchos años. El arzobispo Cristóbal de Rojas se dirigió directamente a Felipe II denunciando el escándalo, el monarca asumió el problema como suyo, y aquello fue el principio del fin del problema de las Gradas. Hay quien opina que fue el propio manarca quien encargó a Juan de Herrera, el autor del proyecto de El Escorial, los planos de la nueva Lonja. Pueden ser de Herrera o de su escuela. El nuevo edificio se planteó entre la catedral y el Alcázar, muy cerca de la Casa de Contratación y la de la Moneda, completando así el mapa de la Sevilla del tráfico indiano.

La Lonja comenzó a ser habilitada en 1585, aunque no se terminó hasta 1598. El noble edificio, hoy Archivo de Indias, simboliza también un cambio de coyuntura. Disminuía la exportación a ultramar de los artículos primarios, o productos de la artesanía local, y aumentaba en cambio la de géneros industriales, la mayor parte de los cuales había que traer de fuera de Sevilla, y sobre todo del extranjero. El trato directo tendía a ser sustituido por la larga negociación, la escritura, el «asiento», la letra de cambio, la operación crediticia. La Lonja estaba mucho mejor preparada para estas funciones.

La riada del oro

En un próximo capítulo habremos de referirnos a la base sustancial de la vida y pujanza de Sevilla en los mejores tiempos de su historia, y trataremos de establecer, siquiera sea de forma aproximada, una cuantificación. Pero quedaría incompleta nuestra visión del ambiente de la ciudad si no atendiéramos a la más visible consecuencia de su condición de monopolio del tráfico con América: la cornucopia de riqueza que la fortuna histórica derramó sobre sus calles y sus habitantes.

En Sevilla, como en Jauja, granizaba oro y plata, pero para que ello ocurriera tenía que desatarse la tormenta: en este caso la llegada anual de las flotas y galeones de Indias. En una ciudad que vivía del tráfico —y que tenía que financiarlo antes de completada la operación—, la presencia o ausencia de aquellos mensajeros del Nuevo Mundo era motivo de ruina o de opulencia. Sevilla, entonces como hoy, gastaba lo que tenía, y cuando una flota se retrasaba o era destruida por las tempestades, por el enemigo o por los piratas, sobrevenía una época de «estrecheza» como las que tan vivamente nos pintan los cronistas. «Estrecheza», de todas formas, muy relativa para las familias pudientes o para quienes disponían de reservas; sensible para quienes necesitaban la presencia inmediata del negocio (propio o ajeno, para aprovecharse de él), o para quienes vivían del crédito sobre una operación prevista que no llegaba a buen fin. Y por el contrario, cuando arribaba la flota indiana, con sus cargamentos y sus tesoros, largo tiempo esperados, la ciudad estallaba en fiestas, y en esa ocasión los mercaderes y tratantes sí que entraban en la iglesia mayor con ánimo devoto, pues se celebraba un *Te Deum*.

O, al contrario, la noticia podía interrumpir los actos de culto. Cuenta un manuscrito de la Biblioteca Capitular que un día de 1625 estaba perorando un predicador en una catedral abarrotada de fieles. De pronto llegó la noticia de la llegada de los galeones, y armóse tal alboroto, que el orador sagrado bajó del púlpito, y allí se acabó la función.

La economía de Sevilla se movía, por tanto, con el ritmo de un ciclo anual que no era perceptible en ninguna otra ciudad.

> La llegada de una flota —comenta Domínguez Ortiz— iniciaba un período de abundancia, al que seguía después otro de estrechez. Era un ritmo estacionario tan fijo como el que gobernaba el año agrícola.

Y recuerda un escrito de reclamación que formuló el insigne escultor Juan Martínez Montañés a la parroquia de San Lorenzo: «...y para proseguir la obra y comprar madera, se han de dar a mi parte dineros bastantes, mayormente ahora que lo hay, con la venida de los Galeones». No había disculpa posible. (De todas formas, adelantémoslo, el ritmo no era tan estrictamente fijo al ciclo anual como parece deducirse de las palabras de Domínguez Ortiz: flotas y galeones solían llegar en fechas distintas; había años tempranos y años tardíos... y años sin llegada alguna de los tesoros de Indias).

El advenimiento de aquellos barcos tan deseados era seguido del espectacular desembarco de tesoros ultramarinos, que cronistas y viajeros describen una y otra vez como «cosa increíble», aunque, paradójicamente, acabase por convertirse en un hecho habitual. Un día, Luis de Peraza vio entrar «tanta muchedumbre de oro», que traían los galeones de Perú, «que a los que lo vimos se nos hace dificultoso, viéndolo, poderlo creer». Por la misma época (1534), en una carta particular, Francisco Duarte intenta aquilatar, al parecer de buena fuente, las cifras:

> ...y crea vuestra señoría que es tanto el oro de personas particulares que cada día viene de las Indias, y particularmente de este Perú, que es cosa de no creer, sino por lo que vemos ocultamente. Y yo lo veo mejor que otros, porque el tesorero de la Casa de la Moneda es tío de mi mujer, y de cada día me muestra lo que viene, y me jura que desde febrero hasta ahora se han batido de nuevo por su mano, de oro de Perú y de las Indias, 946.000 doblones y más de 50.000 ducados sencillos, y los reales no tienen cuenta, porque todos los monederos no bastan a darse manos [...] Y pienso que si de esta manera dura diez años no más este tráfago de oro, que esta ciudad será la más rica del mundo, y ya lo es tanto, y más que todas las que yo sé.

Las perspectivas, formuladas apenas finalizada la conquista de Perú, se cumplieron, aunque los sevillanos, como los españoles en general, tardaron algún tiempo en comprender que la riqueza se mide por algo más que la posesión de metal precioso. Unos lustros después, Alonso de Morgado ya da la riada de tesoros como un hecho normal, aunque reconoce que

> cosa es de admiración y no vista en otro pueblo alguno, ver las carretas arrastradas por cuatro bueyes, que en tiempo de la llegada de las flotas acarrea la suma de riqueza de oro y plata en barras, desde el muelle del puerto hasta la Casa de la Contratación de Indias.

Más asombrado se sintió un viajero extranjero de fines del siglo XVI, cuando presenció atónito la llegada de una nao que traía más de 600 millones, y otra descargó 16 carretadas de oro, «cuyo valor se numeró por 3.000 cuentos» (millones de maravedíes). «Había un ídolo de oro que tenía más de tres palmos de alto».

Quizá los cálculos le salen mal a un hombre no muy ducho en manejar tan asombrosas cantidades; pero Francisco de Ariño, cronista acreditado y testigo presencial, es mucho más preciso para esas mismas fechas:

> ...en 22 de marzo de mil y quinientos y noventa y cinco años, llegaron al muelle del río de Sevilla las naos de la flota de las Indias, y comenzaron a descargar, y metieron en la Casa de la Contratación treinta y dos carretas de plata, oro y perlas de gran valor [...] en 8 de mayo de 1598 años, sacaron de la capitana ciento tres carretadas de plata y oro, y en 23 de mayo del mismo año truxeron por tierra, de Portugal, quinientas ochenta y tres cargas de plata y oro y perlas, que sacaron de la almiranta, que dio sobre Lisboa por los temporales, y truxeron la plata por tierra, que fue muy de ver; que en seis días no cesaron de pasar cargas de la dicha almiranta por la puerta de Triana.

Esta vez el cortejo fue mucho más espectacular, por haber tenido que cubrir un trayecto mucho más largo. Pero, en definitiva, el metal precioso había de rendir viaje en Sevilla.

Los tesoros que portaban la Capitana y la Almiranta —naves del Rey que dirigían la guarda de la flota— eran preferentemente para la Corona; pero la mayor parte del metal precioso (entre un 70 y un 75 por 100) iba a manos de los particulares. Sevilla llegó a disponer así de sumas inmensas, y más de una vez tanto la ciudad como el Consulado prestaron dinero o incluso hicieron donativos al Rey. Exagera Cabrera de Córdoba cuando asegura que Sevilla recauda la mitad de las rentas del reino. Más realista resulta la cifra de Morgado, un millón y medio de ducados, o la *Floresta Española,* que habla de 415 cuentos de maravedíes (1.562.000 ducados). No es fácil transportar estas cifras a valores

actuales, porque las condiciones de desenvolvimiento económico no resultan comparables; pero los criterios más solventes atribuyen al ducado del siglo XVI un valor equivalente entre las 3.000 y las 5,000 pesetas de 1992.

Esto era lo que pagaban los sevillanos y trajinantes de impuestos. Lo que ganaban era mucho más, aunque los gastos de inversión, de comisión, o de intermediarios eran también muy grandes. Muchos de los gananciosos eran gentes venidas de fuera. Aun así, comenta Domínguez Ortiz,

> la exportación de frutos dejaba saneadas ganancias, la de productos industriales, aunque en gran parte fueran reexportaciones, también dejaba sustanciosas comisiones, y además aquí quedaban los derechos reales, las propinas de los defraudadores, a los *metedores* y los funcionarios complacientes, los sueldos de la burocracia, la plata de los indianos que regresaban [...] De aquel cúmulo de riquezas que desde Sevilla se derramaba por el vasto mundo, algo, bastante, quedaba aquí...

No es de extrañar el tono de vida que se permitían los sevillanos, y que contrastaba con los modos más austeros de otras ciudades. Luis de Peraza se hace eco del lujo en el vestir, «siendo Sevilla tan rica y de tanto comercio»: paños caros, terciopelo, raso de tafetán, «calzas de gran primor, enteras a la española, picadas a la flamenca y cortadas a la alemana»: hay calzas que cuestan cuarenta y cincuenta ducados.

> Ninguna mujer de Sevilla cubre manto de paño; todo es buratos de seda, tafetán, marañas (encajes), soplillo y por lo menos anacoste. Usan mucho en el vestido la seda, telas bordadas, colchadas, recamadas y telillas. El uso de sombrerillos las agracia mucho; las ciudadanas (dejo aparte las señoras), las más ricas traen muy ricos ceñidores y cintas y colores y cuentas, y cadenas y patenas y medallas, todo de oro y pedrería, ojarcas, anillos y mantillas de oro y esmalte con ricas pedrerías...

Es curiosa la distinción que hace el cronista entre las «señoras» y las «ciudadanas»: burguesas en la más pura y etimológica acepción del término; miembros de una próspera burguesía de negocios como no era frecuente encontrar en otras ciudades de España.

No todos los tesoros se empleaban en lujos personales. La artesanía sevillana encontró en los metales preciosos un material inestimable para la realización de obras de arte de la más alta categoría. Cuántos retablos cubiertos de panes de oro primorosamente labrados, ornamentos de excepcional belleza, custodias como las de Arfe, sagrarios, o también, por supuesto, cuadros o tallas de inestimable valor artístico, encargados a maestros de primera línea del Renacimiento o del Barroco, llenan los templos, los palacios o los museos sevillanos, gracias al material o a los fondos que aportaban flotas y galeones. O, en palabras de Domínguez Ortiz,

> sin la acumulación de riqueza que se realizó en Sevilla, ni hubieran existido tantos mecenas espléndidos, ni se hubieran podido costear tantas obras magníficas, y más de un genio hubiera quedado sumergido en el olvido...

Quizá el testimonio de fray Tomás de Mercado, maestro teólogo y economista de excepción, sea, por la ponderación de juicio de que hace gala en toda su obra, el menos sospechoso de hipérbole sevillana:

> ...y Sevilla, que es la principal ciudad... en el día de hoy a causa de las Indias Occidentales, de todas las cuales es puerto y para todas escala, la más rica, sin exageración que hay en todo el orbe.

Capítulo II

LA NUEVA SOCIEDAD

Sería impropio de este trabajo un estudio pormenorizado de la estructura social de Sevilla en el Siglo de Oro. Conviene mejor una visión de esa sociedad en función del papel que la ciudad asumió como Cabecera de Indias: y muy especialmente la interacción entre ambos elementos, es decir, la forma que la textura social de Sevilla impuso a la realidad del tráfico transatlántico, y en qué medida fue modificada a su vez por ese tráfico. O, si se quiere, de qué forma los contactos con las Indias moldearon una realidad social «distinta» en Sevilla.

Las limitaciones historiográficas

Siempre ha sido posible contar con amplias y bien documentadas historias de la ciudad, como es lógico esperar de uno de los núcleos urbanos más poblados y en otro tiempo más ricos y llenos de vida —y por tanto de historia— que hay en España. En las obras clásicas de fines del siglo XIX o principios del XX, por lo general voluminosas y muy informativas, encontramos, como no pudiera menos, el viejo estilo erudito, con referencia a acontecimientos puntuales o instituciones, y escasas notas sobre la realidad de los niveles sociales, sus relaciones y sus mentalidades; del mismo modo que, aunque nunca faltan amplias alusiones, a veces muy detalladas, a las riquezas de otros tiempos, escasean las relativas a las estructuras económicas reales, o a los mecanismos que regían el movimiento de aquellas riquezas.

Hoy, en que la faceta de la historia local se ha multiplicado —por razón de corrientes y modas, y por otras razones también— casi hasta

el infinito, contamos con todas las *historias de Sevilla* que pudiéramos desear, algunas de excelente factura, y elaboradas con modernos criterios. A diferencia de las procedentes de generaciones anteriores, en todas ellas existe una amplia referencia a la sociedad de los siglos XVI y XVII: es más, puestos a afinar en el análisis temático, nos encontramos con el hecho, si se quiere sorprendente, de que el espacio dedicado a lo social es más extenso que el que ocupan todos los demás espacios juntos, incluyendo —lo que aún podría resultar más llamativo— el referente a la economía.

Sin embargo, tan amplia información no nos permite obtener, a nuestro juicio, una visión totalmente satisfactoria, cuando menos por lo que respecta al punto que ahora debe centrar nuestras referencias: la relación entre la sociedad sevillana y el papel de la ciudad como puente entre dos mundos. Ante todo, se nos antoja que en determinadas ocasiones se recurre al cómodo expediente de tomar como «modelo» la sociedad española del Siglo de Oro, y buscar los consiguientes puntos de aplicación al caso sevillano; con lo cual, naturalmente, es muy poco lo que salimos ganando. En este sentido, quizá resulte conveniente tomar con cierta reserva la afirmación de Ruth Pike según la cual «no hay mejor ejemplo de la sociedad española del siglo XVI que Sevilla, como resultado del monopolio del comercio con las Indias». El extremo no puede negarse categóricamente, y hasta parece que se ha convertido en tópico; pero el mismo hecho del monopolio —es decir, de una condición que sólo Sevilla disfrutó— no contribuye a abonar la suposición de que fuera «una más» entre las ciudades españolas.

Lo que sí cabe rastrear hasta cierto punto es la forma en que Sevilla se hizo distinta a sí misma como resultado del tráfico de Indias; en una transformación que no sólo afectó, como es obvio, a su vida económica, sino también a su estructura social, a sus mentalidades colectivas y forma de vivir. En este sentido, bien cabe darle la razón a Morales Padrón cuando afirma que la «verdadera Sevilla», la que conocimos y aún conocemos, se formó en la Edad Moderna, y concretamente (aunque muchos elementos vinieran ya de la mercantilidad bajomedieval), en la época de la Cabecera de Indias.

> En la Edad Media, Sevilla era una ciudad híbrida, mitad castellana, mitad moruna, en la que luchaba la tradición musulmana con la aportación de los conquistadores y repobladores...

Conquistadores y repobladores castellanos de la ciudad, se entiende. «No existen indicios de un *sevillanismo* medieval...».

> El carácter sevillano, único, inconfundible, famoso en el mundo entero, conjunto indefinible de donosura, galantería, desprendimiento que raya en prodigalidad, religiosidad compatible con un moderado epicureísmo... es una creación del siglo XVI.

La afirmación, en cunto tal, es irreprochable, y sin tenerla en cuenta difícilmente podríamos identificar los factores que llegaron a forjar la tan característica personalidad sevillana. Si cabe establecer algunas matizaciones —que todo es posible, siquiera en clave de hipótesis— serían, por ejemplo, las siguientes. El aspecto de ciudad moruna no implica necesariamente mentalidad moruna o ambiente moruno. El prurito de Andrés Bernáldez —o del mismo Arias Montano, ya conocido— de resaltar el contraste entre el carácter cristiano viejo, castellano, de la ciudad, frente al morisco de la campiña, nos viene a recordar el decidido deseo de Fernando III y aun de Alfonso X de expulsar a los musulmanes de Sevilla y no permitirles residir en ella. Fue justamente el nuevo atractivo que la ciudad cobró tras el inicio de la empresa de las Indias lo que provocó el éxodo rural hacia la urbe, y, según Bernáldez o Arias, el cambio de ciertas costumbres, como el recurso al aceite de oliva, o incluso, según hemos ya referido, la forma de hablar.

Y viceversa: el carácter cosmopolita de Sevilla, la existencia de navegantes y mercaderes que conocen amplios horizontes de tierra y mar, el asentamiento de colonias flamencas, genovesas, alemanas, la presencia de artistas extranjeros que vienen a traer los últimos toques del gótico florido, es anterior al descubrimiento. La transformación de Sevilla en una ciudad de amplio contacto europeo comenzó antes de la presencia de Colón en ella, aunque se consagrara después de forma espectacular y definitiva. Y fue entonces cuando parece haberse consagrado, efectivamente, la forma de ser sevillana por excelencia, tan bien descrita, en pocas y jugosas palabras, por el profesor Morales Padrón.

Pues bien, es aquí justo donde se nos plantea el problema metodológico. La gran mayoría de esos modernos historiadores de Sevilla, que conceden absoluta primacía a la estructura social, estudian con especial cuidado la nobleza, y pasando como sobre ascuas sobre los estratos intermedios, se dedican con mayor fruición aún a las clases mar-

ginadas, como si no hubiese nada o casi nada entre el grupo social supremo y el ínfimo. Por otra parte, la mayoría de ellos aparecen anclados igualmente en una rígida concepción estructuralista. Un noble del siglo XV entra en el mismo saco que otro del XVII, y lo mismo ocurre con un clérigo pretridentino y otro del Barroco. ¿Evolucionan o no los marineros, o los marchantes de las Gradas o la Alcaicería, los aventureros o los pícaros? La Economía ha encontrado su método de análisis coyuntural. Aunque la mayor parte de las historias de Sevilla conceden también preferencia a la concepción estructural —distinguiendo, a lo sumo, entre el auge del XVI y la decadencia del XVII—, existen obras de excepcional importancia que conceden a la coyuntura un destacado lugar. Por lo que se refiere al análisis social, salvo excepciones o digresiones, sigue aferrado a un rígido estructuralismo.

De aquí que resulte particularmente difícil precisar los rasgos de la evolución de la sociedad de Sevilla, no sólo de la época anterior o posterior al Descubrimiento, sino la que se operó con el paso de las mentalidades abiertas al mercantilismo de los tiempos de los Reyes Católicos, y aún de Carlos I, a las que prevalecieron después. Sirva esta primera aproximación, absolutamente insuficiente, para tratar de comenzar a comprender algunos de los motivos del triunfo y fracaso de Sevilla como puerto y puerta de las Indias.

La nobleza y América

Los Repartimientos de Sevilla, tan cuidadosamente estudiados por Julio González, ponen de relieve la prevención que el rey conquistador, Fernando III, puso a la hora de evitar la formación de un núcleo señorial en la campiña más fértil de Castilla. Las concesiones de tierras a los magnates que por su colaboración las merecían fueron hechas en parcelas nunca grandes, y bien separadas entre sí, para que nunca pudieran fundirse en una vasta heredad. Sin embargo, la necesidad de controlar a la población mudéjar —que ni emigró ni fue expulsada, como en la meseta castellana—, la invasión de los benimerines y la misma debilidad de los monarcas del siglo XIV acabaron permitiendo o fomentando la formación de una fuerte nobleza bajoandaluza, con centro en las actuales provincias de Sevilla y Cádiz, fundada en la propiedad y renta de la tierra.

Pedro I (1350-1369), que hizo de Sevilla su corte principal y en ella edificó el suntuoso Alcázar, trató de detener el auge de la nobleza y fortalecer el poder real. Las discusiones en torno a su poco clara figura no nos permiten plantear con seguridad su auténtica personalidad histórica. Desequilibrado y arbitrario, tiene, sin embargo, rasgos desconcertantes de modernidad. Si, como quiere el canciller Ayala, «preciaba el oro más que el linaje», no fue, probablemente, por falta de caballerosidad, sino por tratar de proteger la riqueza en movimiento sobre la riqueza estática, o, en otras palabras, los intereses de la burguesía sobre los de la nobleza; o si apoyó a los judíos —y a veces se apoyó en ellos— no fue por motivos religiosos o por ser un «mal cristiano», sino por razones económicas. No sabemos cuáles hubieran sido las consecuencias sociales de su triunfo, porque no triunfó. Terminó trágicamente.

Y, desde entonces, se consagra la alta nobleza bajoandaluza, que la nueva dinastía Trastamara no sería capaz de dominar. Con todo, Sevilla fue en el siglo xv una ciudad nobiliaria y burguesa a la vez. Al tiempo que los altos linajes, dueños de tierras y vasallos, elevaba su nivel económico y social una clase mercantil que utilizaba las excelentes condiciones de su puerto, la abundante producción agrícola de la comarca y artesana de la capital, y también la necesidad de consumo de una de las zonas más densamente pobladas de Castilla, para obtener saneados beneficios. Nobleza y burguesía no siempre estuvieron tan reñidas como en tiempos de Pedro I, y muchas veces comprendieron que sus intereses eran comunes, o por lo menos complementarios. Si los nobles se beneficiaban de los negocios, los negociantes procuraban ennoblecerse. El símbolo de este ennoblecimiento está en los *Caballeros Veinticuatro* que constituían el regimiento de la ciudad. Hasta el establecimiento de la Inquisición, en 1481, varios de ellos eran judeoconversos favorecidos por la fortuna. Una generación más tarde, eran todos nobles de alto copete... sin que para ello hubiesen cambiado drásticamente los apellidos. He aquí una primera e interesante nota de «coyuntura social».

Pero el noble, acabamos de decir, no carecía de sentido del negocio. En tiempos de Colón, las mentalidades no habían evolucionado en la medida en que habría de imponerse una generación o dos más tarde. Tanto los duques de Medina Sidonia y Medinaceli como el marqués de Cádiz poseían almadrabas y otras pesquerías, y las hacían ex-

plotar, protegían la navegación, construían puertos, organizaban expediciones y se aprovechaban directa o indirectamente de sus beneficios. Quienes primero se sintieron movidos a financiar la empresa de Colón fueron los dos duques «portuarios», no los Reyes Católicos.

Tampoco en este caso podemos conjeturar cómo hubiera sido la historia de la nobleza bajoandaluza si hubiera pasado lo que no pasó. Con Fernando e Isabel prevaleció el poder monárquico en lo político, aunque se mantuvo el poder señorial por lo que respecta a la propiedad de la tierra. Los dos grandes linajes que se disputaban el influjo en Sevilla, los Guzmán y los Ponce de León, fueron expulsados de la ciudad. La iniciativa del monopolio de las Indias sería de los Reyes, y la nobleza, cada vez más afincada a la renta como principal forma de beneficio, fue retirándose de sus primeros escarceos comerciales en el tráfico con el nuevo continente descubierto, al menos por lo que se refiere a sus más importantes e ilustres miembros. Cierto que esta nobleza recibió también una buena propina indirecta de la cornucopia sevillana: la venta de los productos de las campiñas que cercan el Guadalquivir —y que fueron aquellas, justamente, que más se revalorizaron en el siglo XVI— aumentó el ritmo de su enriquecimiento.

Pero sería caer en el manido tópico del noble «enraizado» en la tierra y ajeno a toda idea inversionista o de movilización de capitales si supusiéramos que el fenómeno de la «retirada» a sus rentas fue total. Descartados casi enteramente los duques de Medinaceli y los marqueses-duques de Cádiz —que no dejaron de participar inicialmente en los negocios por medio de terceras manos—, los Medina Sidonia cumplieron un papel nada despreciable en la organización y defensa de las flotas, y también en la participación en los beneficios. El «Rey del Atún», como se le llamaba, un poco despectivamente, en el mundo nobiliario, por su saneado negocio de las almadrabas, fue uno de los mejores consejeros —durante varias generaciones— de los monarcas en el servicio de defensa de las costas y organización de la Armada de Indias, protectora de flotas y galeones. Fue un error de Felipe II encomendar el mando de la Armada Invencible al VII duque, todavía joven e inexperto, aunque de probada tradición marinera. Una cosa era la custodia de convoyes y otra la invasión de Inglaterra.

R. Pike ha encontrado en el Archivo de Protocolos de Sevilla contratos tras los cuales figuran algunas de las más linajudas casas de la baja Andalucía. Y no faltan nobles marinos, como don Álvaro de Ba-

zán, marqués de Santa Cruz, que, al introducir mejoras en la técnica del galeón, patentó su invento de la única forma que era posible en el siglo XVI: adquiriendo el derecho de exclusiva, en febrero de 1550.

El noble cargador

Si las grandes casas —los Guzmán, los Pérez de Guzmán, los Ponce de León, los Ribera— participaron directa o indirectamente en el tráfico de Indias, más frecuente es la figura del *noble cargador*, por lo general menos linajudo, pero perteneciente también al estamento nobiliario. Hay que tener en cuenta que el número de títulos era entonces muy escaso: en el *hinterland* de Sevilla podían contarse con los dedos, aunque cada uno era dueño de grandes riquezas. Tampoco era muy elevado el número de miembros de la pequeña nobleza. Las familias que en Sevilla no pagaban impuestos por razón de linaje apenas llegaban a las 400; y Domínguez Ortiz destaca el hecho de que en todo el reino de Sevilla estuviesen registrados 6.062 hidalgos —en su mayoría rurales— frente a los 114.274 que poblaban Asturias. Andalucía no era tierra de muchos nobles, como a veces se da por supuesto sino de pocos nobles muy ricos.

En Sevilla capital existía una aristocracia que en parte descendía de la alta burguesía elevada por su éxito en los negocios: de aquí la fuerza del *patriciado urbano*, que sabe compaginar las formas de la alta sociedad renacentista con el sentido del lucro y el recurso, siquiera sea por manos interpuestas, a las posibilidades de negocio. Algunos autores piensan que la actitud de los aristócratas sevillanos guarda relación con la presencia en la ciudad de poderosas familias italianas y flamencas que consideraban compatibles nobleza y lucro: el caso de los poderosos Pinelo —que acabarían totalmente sevillanizados— es paradigmático.

El noble cargador patrocina empresas, se procura agentes que compran y venden, posee barcos y cuenta con representantes en Indias; se especializa en determinadas actividades, mueve capitales que, tal vez por pudor o por otras causas, no aparecen en la documentación como suyos, y trata de aprovecharse de la expansión del comercio ultramarino, no sólo mediante el tráfico, sino ingresando en las corporaciones que lo controlan, adquiriendo almojarifazgos o participando,

con altos cargos militares, en las mismas expediciones. Si alguien hacía notar la contradicción entre nobleza y negocio pecuniario, se escudaba en esa otra cualidad nobiliaria que es la tradición, la fidelidad a la vieja «costumbre». Y en Sevilla era costumbre que los nobles comerciaran.

Todavía en el siglo XVII, la época de la nobleza haragana del Barroco, un hombre pragmático como Veytia y Linaje defiende que «este género de comerciar con las Indias, enviando o llevando las cargazones para vender por mayor... no perjudica a la nobleza», es decir, no perjudica la condición de noble. Ésta «es cosa que pende, no de leyes, sino de la estimación y costumbre». Sevilla era distinta. Y porque lo era, el noble cargador nunca dejó de disponer de capitales, ni de mantenerse a un aceptable nivel, cuando el país caía más y más por la rampa de la decadencia. Como comenta M. Lasso de la Vega,

> si en Sevilla se hubieran erigido en norma de conducta los prejuicios que acerca del comercio tenía la nobleza castellana de tierra adentro, los adversarios que atraídos por las riquezas de Indias arribaron a Sevilla y Cádiz se hubieran hecho dueños del país, mientras los hidalgos de casa y solar conocido padecerían estrecheces y miserias en la desmedrada casa y desmantelado solar.

La afirmación necesita también de matizaciones. Es cierto que la aristocracia sevillana aportó sus capitales, por sí o a través de otros, al tráfico indiano; pero también es cierto que al cabo los «adversarios», si no terminaron siendo los «dueños del país», sí lo fueron en gran parte de aquel tráfico, de sus principales resortes y beneficios. El hecho es incuestionable, y lo mismo puede estar relacionado con un progresivo incremento del prurito nobiliario hostil al negocio, que con un cambio de coyuntura que concedió primacía a la calidad y baratura de los géneros extranjeros, y a la gran finanza sobre el simple trato comercial. Iremos precisando algunos de estos aspectos en los apartados siguientes.

El hecho es que fray Tomás de Mercado alaba más que censura al noble cargador. Y comprende por qué razones la riqueza de las Indias

> atrajo algunos de los príncipes a ser mercaderes... [ ] ...Así —prosigue— ...los mercaderes de esta ciudad han aumentado en número, y en sus haciendas y caudales han crecido sin número. Hase ennoblecido y mejorado su estado, que hay muchos entre ellos personas de

> reputación y honra en el pueblo, de quienes con razón se hace y quiere hacer gran cuenta, porque los caballeros por codicia o por necesidad del dinero se han bajado, ya que no a tratar, a emparentar con tratantes...

Les movía, dice Mercado, la codicia o la necesidad. Domínguez Ortiz ha considerado este segundo aspecto —«casi nunca por verdadera vocación, muchas veces por necesidad»— como un medio de combatir la creciente oleada inflacionista. El alza de precios, cree poder precisar el citado autor, favoreció al clero y perjudicó a la nobleza, ya que el primero recibía diezmos —fruto en especie— y la segunda, rentas, mucho más difíciles de poner al día. Así se explicaría el paso de la Sevilla de los palacios del siglo XVI a la Sevilla de los conventos del siglo XVII. La hipótesis es sugestiva, aunque necesitaría, como tantas otras referencias a la «coyuntura social», de una mayor profundización. Pero que los nobles se dedicaron, por afición o por necesidad, al negocio, aunque no con la asiduidad y energía que hubiera sido de desear, es un hecho incuestionable, a pesar del cambio de mentalidades que progresivamente les fue alejando —a algunos nunca del todo— de aquellas actividades.

Los entronques

Mercado aludía hace un momento a los nobles que «han bajado, ya que no a tratar, a emparentar con tratantes». Y añade enseguida: «Y los mercaderes con apetito de nobleza e hidalguía han tratado de subir, estableciendo y fundando buenos mayorazgos...». El entronque era lógico, y se ha repetido miles de veces en la historia. Las biografías y la literatura satírica están llenas de casos en que el hijo de un rico comerciante casa con la hija de un marqués (o viceversa): las dos familias salen ganando, una en distinción, otra en riqueza. En Sevilla tuvo que ser ese caso mucho más frecuente que en otras partes. Como observa a través de uno de sus personajes Ruiz de Alarcón, en *El semejante a sí mismo*,

> ...es segunda maravilla
> un caballero en Sevilla
> sin rama de mercader.

No sólo porque tiene una cierta vena mercantil en sí mismo, sino porque ha entroncado con familias comerciantes.

Ruth Pike se refiere a dos corrientes paralelas, aunque se mueven en sentido contrario: mercantilización de la nobleza y ennoblecimiento del comerciante. El primer fenómeno no era nuevo en Europa, y el segundo es propio de todo Occidente: el negociante que triunfa, a partir del siglo XIV, y, por supuesto, en el Renacimiento, tiende a figurar en la aristocracia, a vivir como un gran señor o a edificar magníficos palacios: así habían obrado los Függer y los Welser, los Albizzi y los Balbani, los Pierres o los Laurin. Lo importante, advierte Pike, no es el ennoblecimiento de la burguesía, sino que ésta no pierde su afán de multiplicar la riqueza, personalmente para sí e indirectamente para la sociedad. Veremos enseguida algunos rasgos de una evolución no deseada. Pero, en principio, la tendencia a la fusión o entronque entre nobleza y burguesía multiplicadora de bienes no fue negativa, y pudo haber conferido a Sevilla y su dinámica social un carácter muy peculiar. Puede que exagere con buena intención Domínguez Ortiz, pero no deja de tener una buena parte de razón cuando concede a aquella sociedad activa y dinámica un carácter «democrático»:

> ...por la igualdad civil de que gozaba, la oportunidad de enriquecerse y aspirar a los supremos honores; sobre todo por la ausencia de espíritu servil que caracterizaba a nuestro pueblo, puede decirse que formaba una auténtica democracia.

Aquel prometedor camino no llegaría, sin embargo, y salvo excepciones de personas distinguidas y siempre llenas de iniciativa, a buen fin. Todavía no sabemos exactamente a causa de quién o de qué.

La banca sevillana

Los límites no están claros, como es frecuente que ocurra en los manuales. Hay banqueros que son al mismo tiempo cargadores, artesanos que se hacen comerciantes, mercaderes que montan un taller para conseguir una fuente de producción propia, poseedores de tierras que comercian y negociantes que compran tierras para prevenir los malos tiempos. O prestamistas que piden prestado el dinero con que

piensan especular. Las funciones aparecen mezcladas, lo que no impide que en las referencias se hable de grandes cargadores, pequeños cargadores, mercaderes de Indias, «factores» o comisionistas de casa foránea, «metedores» que se limitan a dar su nombre mediante una simple comisión, etcétera.

En un plano superior se encontraban los banqueros o grandes prestamistas, que adelantaban los fondos necesarios para el inicio del tráfico. En la propia conquista americana se hizo personaje típico —aunque a veces oscuro— el «socio capitalista» que acaba beneficiándose de las hazañas del héroe pobre. Tan necesario o más resultó este socio para emprender los primeros trasiegos de mercancías, cuya venta a alto precio al otro lado del Atlántico —pero sólo en ese caso— permitía obtener buenos beneficios y pagar con «creces», es decir, con los intereses, su dinero al prestamista.

Ya en 1516 figuran como banqueros de Sevilla Pedro y Melchor de Espinosa, cabezas de una larga dinastía que duraría cuando menos un siglo. También por entonces destacaban bien conocidos prestamistas italianos, como los Grimaldi y los Centurione, y los Vivaldi o los Spinola, que alternaban su función bancaria con la participación en las empresas descubridoras o de tráfico. En 1521 se menciona a Sancho de Monasterio y Juan de Azla. Más tarde aparecerán Franco Leardo, Juan Íñiguez o Diego Martínez. Desde 1542 figura entre los destacados Domingo de Lizarraga (no Lizarraza, como suelen escribir la mayoría de los transcriptores), padre de otra dinastía de larga duración. Y para 1545 tenemos la lista más completa: Melchor de Espinosa, Juan Íñiguez, Domingo de Lizarraga, Alonso de la Barrera, Cristóbal Francesquin, Diego Martínez, Franco Leardo, y muy poco después surge un nombre que aparecerá con gran frecuencia en los papeles: Pedro de Morga. Como se ve, predominan los apellidos españoles, con algún que otro genovés españolizado de varias generaciones; como si quisieran dar la razón a Sánchez Albornoz, cuando se empeña en destacar la alta capacidad de los peninsulares para dedicarse «con fruición» a la banca. Por cierto que los grandes banqueros castellanos que menciona Sánchez Albornoz, los Ruiz, Maluenda, Curiel, Santa Cruz, Cuevas, Carrión, Arriaga, aunque no estuvieron establecidos en Sevilla, tuvieron aquí casas y representantes.

No es cierto que la expulsión de los judíos dejó a España sin grandes prestamistas, aunque, evidentemente, resultó perjudicial, justo cuando el mismo año —1492— surgen en el horizonte de la historia los

primeros perfiles de las Indias: y con ellas la lejana perspectiva de tan fabulosos tesoros que iban a revolucionar la economía de Occidente y a permitir un insospechado desarrollo del precapitalismo. Muchos de los banqueros que se han mencionado —no todos, ciertamente— eran judeoconversos. No fue la expulsión, sino el cambio de mentalidades que a lo largo de las dos o tres generaciones subsiguientes se produjo, lo que dificultó el desarrollo de la banca, y con él la tan necesaria acumulación de capital en movimiento. No obstante, los prestamistas siguieron desempeñando, a lo largo de todo el siglo XVI, su imprescindible papel de impulsores del comercio con las Indias.

No sólo los prejuicios, también la depredadora política fiscal de los Austrias, como prentenden el mismo Sánchez Albornoz o Ramón Carande, actuaron como freno. La crisis de 1552, provocada por la apremiante necesidad de dinero de Carlos I, originó una oleada de quiebras en cadena, de donde vino la suspensión de pagos de los Leardo y Lizarraga. Varios Espinosa —que constituían ya por entonces un verdadero clan— se fusionaron, salvándose de la quema. Una nueva catástrofe se produjo en 1556, con la incautación por la Corona de la flota de Indias, cohonestada con la promesa —que nunca se cumplió del todo— de devolver el dinero cuando fuera posible. Pero los banqueros sevillanos, aunque maltrechos, levantaron cabeza, y en tiempos de Felipe II protagonizaron importantes operaciones Pedro de Alburquerque, Miguel Llambrisa, Pedro de la Torre Espinosa, Agustín de Vivaldi y Pedro de Maella. Otro de los inextinguibles Espinosa, Juan Castellano de Espinosa, poseía también la Tesorería de Alcabalas de Sevilla, al parecer por compra de los derechos.

La crisis de 1575, provocada por la incapacidad de Felipe II para proseguir los gastos de la costosísima guerra de Flandes, hundió más al norte de España —ferias de Medina del Campo, Consulado de Burgos, puertos del Cantábrico— que a Sevilla, que registró justamente desde entonces la fase más espectacular del movimiento del tráfico. Varios de los prestamistas más afamados de Burgos o Medina abrieron casa en Sevilla, o se establecieron allí temporalmente. Con todo, la quiebra de la exportación de lana al norte de Europa, y la insuficiencia de la producción española para satisfacer la demanda de las Indias desembocaron en una creciente escasez de numerario propio, y el consiguiente recurso a las finanzas foráneas, que fueron los monarcas los primeros en practicar. Nunca dejó de haber prestamistas en Sevilla, pero en el

siglo XVII los grandes capitales —cuando ello era posible— habían de ser requeridos en el extranjero.

Mercaderes de Indias

Hubo artesanos de fortuna —o que la pidieron prestada— que enviaron sus productos a América y multiplicaron por mucho sus beneficios, como pueden ser Antón Bernal o Juan de Córdoba. Otros muchos eran comerciantes ya establecidos, y por lo general ya poseían una tradición mercantil de largos alcances, gracias a las transacciones de Sevilla con genoveses, franceses, británicos o flamencos. Famosos mercaderes que alcanzaron el grado de «grandes cargadores de Indias» fueron Alonso de Burgos, Fernán Jiménez, Diego de Rojas, Fernando de Sevilla, Gonzalo de Baena, Pedro de la Palma o la adinerada dinastía de los Jorges: Álvaro Jorge, sus hijos Gaspar y Gonzalo y sus nietos Gonzalo y Juan Rodríguez Jorge.

Los apellidos topónimos son, como vemos, frecuentes, y de ahí toma R. Pike su tesis tan insistente sobre la procedencia judía de la mayoría o la totalidad de estos negociantes. El hecho en sí es innegable, por cuanto los judeoconversos solían cambiar sus apellidos por el nombre de su lugar de origen; pero tampoco es posible generalizar este extremo, porque ni todos los nombres topónimos poseen un origen judío —era frecuente adoptarlos para designar a los advenedizos, que en Sevilla eran muchos—, ni todos los mercaderes de prestigio respondían a nombres de pueblos. Quizá hubiera sido preferible que la ilustre investigadora norteamericana hubiera dedicado menos tiempo a estudiar el origen racial de sus personajes, y más al conocimiento de sus aventuras y desventuras mercantiles, acerca de las cuales, ciertamente, sabemos muy poco.

Muchos comerciantes de Indias no eran sevillanos de origen, y el hecho no es de extrañar. Sevilla fue el polo de atracción de todos los especialistas en negocios de exportación, y muchos de ellos habían venido del norte de Castilla y del País Vasco. Morales destaca la abundancia de burgaleses, empezando por los Alonso de Burgos y Francisco de Burgos. También se citan como burgaleses a los Santiago, Escalante, Gutiérrez, Astudillo, Isla, Jayma, Medina, Villegas, Corona, Sandoval, Salinas, Ballesteros, Maluenda, Nájera, Castro. Probablemente, en Se-

villa se llamaba burgaleses a todos los procedentes de la burguesía mercantil altocastellana; y así es indudable que algunos de los apellidos citados proceden de familias comerciantes de Medina del Campo. Medina, como asiento de una de las ferias más famosas de Europa, y Burgos, como sede del Consulado del Mar —y ambas como ejes de la exportación de las famosas lanas merinas—, fueron sin duda las ciudades que más incrementaron el censo mercantil sevillano.

También son abundantes los vascos —vizcaínos, se decía entonces— como los Albisúa, Echevarri, Lizarraga, Luyando, Morga, Jáuregui, Zubizarreta; o catalanes, como los Ribas, Morell, Planas; sin que faltasen montañeses, asturianos y gallegos. Algunos de los cuales, como ya hemos visto, fueron a un tiempo banqueros —o familiares de esos banqueros—, otros comisionistas o representantes de sus casas; la mayoría, con independencia de que fueran también otra cosa, «cargadores de Indias» por cuenta propia. Según deduce Morales, los «burgaleses» se asimilaron pronto, apareciendo prácticamente como sevillanos; los vascos constituyen un grupo más cerrado, pero no podemos olvidar que ya existía en Sevilla una amplia colonia vasca —marineros y comerciantes— desde antes del Descubrimiento.

Los nombres de las calles, a que ya hemos aludido, sugieren la tendencia de estas colonias a agruparse en zonas determinadas de la geografía urbana —Vizcaínos, Gallegos, Catalanes—, y, por supuesto, la misma tendencia, quizá acentuada, tenían las grandes colonias extranjeras de genoveses, flamencos, napolitanos, pisanos, venecianos, florentinos, franceses, ingleses, irlandeses, alemanes, portugueses; sin que fuera, ni mucho menos, obligación residir en las calles correspondientes; sabemos de varios prósperos alemanes que vivían en la calle Génova, una de las más concurridas de la ciudad, en tanto que en la calle Alemanes —frente a las Gradas por su parte norte— habitaban, entre otras, algunas familias genovesas.

Por supuesto, limitarse a hablar de mercaderes foráneos —peninsulares o extranjeros— sería despreciar la contribución de los sevillanos o bajoandaluces en general, aunque los deslindes son difíciles, por cuanto muchos apellidos, conforme avanzan los años, ya no suponen extranjería, y no olvidemos que muchas de las familias mercantiles más conocidas se encontraban ya en Sevilla mucho antes de la era colombina. Los apellidos, por tanto, no son del todo útiles, y convendría conocer —que es lo menos estudiado— la época de establecimiento de cada uno.

En cuanto a su número total, pudo ser de varios miles. En su reciente trabajo sobre *Comercio colonial de España con América en la época de Felipe II*, E. Lorenzo Sanz recoge el nombre de 500 mercaderes de Indias; y para el año 1566 consta que estaban matriculados 840. No sabemos el número de los no matriculados, ya que el ingreso en el Consulado era voluntario, y conveniente, sobre todo para los que deseaban tener una mayor influencia. Y hay que contar también a los mercaderes que comerciaban con los mercaderes de Indias, los que traían productos del interior y los que por antigua tradición traficaban con otros puertos peninsulares o extranjeros, y que no llegaron a integrarse en el «gremio» de cargadores de Indias.

Tampoco podemos sin más homologar a todos los mercaderes en el mismo grado de nivel económico y consideración social. Hay familias ilustres que ingresan en el patriciado urbano, y, cuando pueden, en la nobleza, y pequeños comerciantes que necesitan asociarse a otros compañeros, simples comisionistas, o personas que no medran gran cosa en los negocios, o acaban en la pobreza. En el trabajo que se acaba de citar, el 2,6 por 100 de los mercaderes registrados aparecen recibiendo el 20 por 100 del oro y plata que llega de las Indias.

La evolución del comerciante

Fueron más bien estos comerciantes enriquecidos —españoles o extranjeros— los que dieron a Sevilla su aire cosmopolita, o quienes más contribuyeron a modificar la fisonomía de la ciudad, con sus hermosas mansiones o sus patios con columnas de mármol, a estilo de los nobles. Ya queda dicho que el proceso de «europeización» del panorama urbanístico de Sevilla fue muy relativo; pero el ambiente y la dinámica de vida sufrieron muy importantes modificaciones.

Un tema que no podemos dejar al margen, por cuanto nos define su dedicación al tráfico, es el referente a la «especialización» de los mercaderes. Ante todo hay que distinguir entre aquellos que compran o traen productos y los venden a los «cargadores», y los «cargadores» propiamente dichos, es decir, aquellos que compran productos para introducirlos en las flotas de Indias. Esta última misión está reservada exclusivamente a los españoles, porque sólo los naturales de los reinos de Castilla, salvo esporádicas concesiones de Carlos I, tenían autoriza-

ción para vender sus productos al otro lado del Atlántico. Los extranjeros eran más bien representantes de grandes casas que importaban géneros de sus países y luego los vendían a los cargadores, o bien se entendían con los «metedores», especializados en el arte de hacerse pasar por dueños de la mercancía y facturarla a ultramar, cobrando de los extranjeros o no autorizados la comisión correspondiente: este recurso, nada bueno para la economía española —aunque sí particularmente para los comisionistas— fue haciéndose progresivamente más frecuente con el tiempo.

Pero tampoco era necesario ser extranjero para importar artículos extranjeros. En especial, los mercaderes del Cantábrico estaban avezados al comercio con Francia, los Países Bajos o las Islas Británicas, al tiempo que traían del norte de España desde hierro hasta las mismas naos que hacían la Carrera de Indias, y cuya calidad, más que por la técnica por la madera de que estaban fabricadas, gozaba de ser superior a las andaluzas.

Todas estas funciones tendieron hacia una diversificación. Tenemos noticias de «mercaderes de la seda», «mercaderes del vino», «mercaderes de ropas», etc. Aunque no contamos con información suficiente para precisar cómo y cuándo se fue operando esta especialización, todo parece indicar que fue mayor a finales que a comienzos del siglo XVI. Mientras el mercado americano no supuso una demanda masiva —y, al mismo tiempo, por falta de producción *in situ*, necesitaba de todo—, abundaba la figura del pequeño mercader que embarca, solo o asociado con otros, los más diversos artículos. Así tenemos la lista de las partidas enviadas en una nao por Alonso de Burgos y Diego de León:

220	arrobas de trigo
380	arrobas de vino blanco
21	fanegas de garbanzos
13	jarras de aceitunas
6	botijas de miel
18.500	nueces
100	velas de cera
225	camisas bordadas
97	pares de calzones de lino
57	varas de tela de lana
24	sombreros

40 pares de zapatos de cuero
220 pares de alpargatas
1 resma de papel

No puede decirse que la muestra sea aleatoria, ni, por tanto, cabe deducir que los colonos necesitaban —por poner un caso— cinco veces y media más alpargatas que zapatos. Pero el ejemplo, conocido un poco por fortuna, nos sirve, como mínimo, para dos constataciones: primera, que la «especialización» no era total, —y menos que nunca, en los primeros dos tercios del siglo XVI—, y existían cargadores que enviaban los más diversos géneros de mercancías; y segunda, que todo podía ser útil para los recién establecidos en el Nuevo Mundo: necesitaban alimentarse de productos europeos —los frutos secos eran especialmente requeridos por su facilidad de conservación—, beber, vestir, calzar, iluminarse de noche, protegerse del sol, y escribir. Precisaban adquirir en Europa *casi todo*. Luego, conforme las nuevas tierras produjeron lo mismo que su patria, o cuando los criollos se hubieron aclimatado a las condiciones alimenticias o a los recursos naturales de sus tierras, iría evolucionando la naturaleza de la demanda; pero ése es un extremo que trataremos de precisar a la hora de estudiar las coyunturas del tráfico.

Lo que aquí nos interesa es otra coyuntura más difícil de determinar, la que llamábamos antes «coyuntura social». Por de pronto, parece lógico que el desarrollo prodigioso del tráfico hasta extremos casi impensables, sobre todo desde 1530, tuvo que influir tanto en el número de mercaderes matriculados como en sus fortunas promedio, y, probablemente también, en su progresiva especialización y en un mayor dominio de los resortes del mercado. Unos crecieron más que otros, por razón de iniciativa, de oportunidad y de suerte, y todo parece indicar que a lo largo del siglo XVI las fortunas de los negociantes establecidos en Sevilla se diversificaron más de lo que antes estaban. Debe de tener razón Domínguez Ortiz cuando opina que

> la inestabilidad de las fortunas trastornó el antiguo orden social, e hizo aparecer una clase de *nuevos ricos*, con su acostumbrado cortejo de disipaciones, vicios y lujos extravagantes.

(Ya en una época relativamente temprana como 1556 se queja Bernardino de Riberol:

> ¿Cuándo hubo tantos excesos en los gastos de comer y beber? ¿Cuándo los hubo tan crecidos en el vestir y calzar? ¿Cuándo tanto fausto en las alhajas de casa o ajuar? Oso decir y afirmar que con solo el gasto que agora en especias, azúcar, aguas de olores y otras bujerías de esta calidad, que antes ni se hallaban ni en las boticas para los enfermos... se sustentaban de la comida ordinaria las casas de nuestros antepasados...).

Pero este hecho, que resulta constatable, no tiene por qué darse, generalizadamente, en las familias que más se enriquecieron. El cambio de costumbres tiene que ver por lo menos tanto con el cambio de mentalidades como con el cambio de fortuna. En este sentido, lo más importante es la diversificación de comportamientos. Hubo dinastías de hombres de negocios que por espacio de generaciones —tres, incluso cuatro— se mantuvieron en la brecha, y continuaron luchando, con triunfos y fracasos, en el mismo terreno, sin desertar en los momentos propicios, cuando ya el trabajo no era una necesidad. Ruth Pike destaca esta meritoria continuidad de determinadas familias —los Espinosa, los Morga, los Leardo— que viene a poner en entredicho un manido lugar común, y a dar parte de razón a Sánchez Albornoz cuando afirma que los españoles eran tan constantes en la dedicación al negocio como el resto de los europeos, y que si un día tuvieron que abandonarla fue más por necesidad que por deseo.

> Así —precisa la autora norteamericana— la dedicación a la empresa y continuada vocación mercantil de estas familias, obliga seriamente a poner en duda los tan repetidos tópicos acerca de la falta de aptitud de los españoles para los negocios y el total abandono de las actividades mercantiles por parte de sus descendientes enriquecidos y ennoblecidos, para buscar un modo de vida aristocrático.

De comerciante a caballero o a pordiosero

Hemos querido insistir en este punto, precisamente porque se ha insistido siempre en el contrario. Pero no por eso hemos de considerar el contrario como una invención de los historiadores. Los tópicos se basan con frecuencia en la verdad, aunque luego la generalizan indiscriminadamente, y, en su caso, la exageran. Hubo negociantes de In-

dias que se mantuvieron en el empeño y los hubo que desertaron. La tendencia al lujo y gastos desenfrenados a que se refería Riberol, y que ha sido resaltada en nuestro tiempo por Domínguez Ortiz, pudo frustrar un proceso de acumulación de capital como el que se estaba registrando en otras partes de Europa, y que hubiera sido necesario en Sevilla más que en ninguna. Tal vez el comerciante era más sobrio en sí mismo de lo que pretendía aparentar a través de sus hijos. En el *Coloquio de los Perros*, Cervantes hace una curiosa observación que no conviene echar en saco roto:

> ... es costumbre y condición de los mercaderes de Sevilla... mostrar su autoridad y riqueza, no en sus personas, sino en las de sus hijos... [ ] ...Y como ellos por maravilla no atienden a otra cosa que a sus tratos y contratos, trátanse modestamente... [pero a sus hijos] ...así los tratan y autorizan como si fuesen hijos de algún príncipe, y algunos hay que les procuran títulos...

Es ley humana que muchas veces, y no sólo entonces, se ha repetido. Con razón recuerda el sevillano autor del *Memorial Fernandino* el viejo refrán: «hijo del comerciante, caballero, y nieto pordiosero». Las tres generaciones no tienen por qué sucederse por este orden. Hay hijos de comerciantes que siguen siendo comerciantes, como hay hijos caballeros y nietos ricos propietarios. El recurso del mercader a la propiedad —primero urbana, al edificarse su propia casa, o comprar otras, luego rural— es un fenómeno bien conocido, que no siempre representó empobrecimiento. Tomás de Mercado, refiriéndose a los negociantes sevillanos, reconoce que

> los más de ellos ya han mercado y hecho en ese Aljarafe y Sierra Morena heredades y haciendas, huertos, sementeras, viñas, olivares...

El buen fraile economista no critica abiertamente este proceder, que no es en sí pernicioso, ni tiene por qué perjudicar la multiplicación de riqueza. Sí pudo serlo la inversión en propiedad con ánimo de variar de clase y condición, y como consecuencia de un cambio de mentalidades, o hasta de un complejo de inferioridad, como estima Domínguez Ortiz:

> Una de las razones por las que no pudo consolidarse entre nosotros una rica e influyente burguesía fue porque esta clase sufría de un complejo de inferioridad que le hacía mirar las riquezas que amasaba sólo como un medio para pasar del purgatorio de los negocios al paraíso de la hidalguía...

El ennoblecimiento de los mercaderes, aunque no total, es un hecho, y siempre relacionado con la adquisición de tierras y la sustitución del beneficio por la renta. Diego Hernández de Andrades y Alonso Castellón compraron hacia 1576 sendos privilegios de hidalguía, por la cantidad de 5.000 ducados, que estaba necesitando la Hacienda Real: y el caso no es más que un ejemplo.

Hubo familias ennoblecidas cuya querencia al negocio no desfalleció nunca del todo, como puede ocurrir con los Pinelo, que todavía en la segunda mitad del XVII aparecían como muy influyentes en el Consulado y con intereses en él; mas la tendencia a sustituir el riesgo del negocio por la comodidad de la renta acabaría siendo, en la época del barroco, un fenómeno casi general. Pero, una vez más, no hay que despreciar el factor coyuntura: esta actitud se consagró no desde un primer momento, sino a lo largo de un proceso que dura generaciones. Los criterios de «desprecio al negocio» propios de 1640 no son aplicables a 1540.

Y, por último, habría que conocer las razones finales que impulsaron a los mercaderes sevillanos a cambiar de condición. ¿Se redujo todo a una moda, como pretende también el tópico? La evolución de las mentalidades es un hecho comprobable; pero tal vez la «coyuntura social» no pueda comprenderse cabalmente sin tener en cuenta la coyuntura económica. A su tiempo lo veremos.

Los artesanos

Si Sevilla era ya una importante plaza mercantil antes del Descubrimiento, también fue grande la reputación de su artesanía. Entonces, la manufactura más rentable, y hasta la más tecnificada, era la textil. Había en Sevilla telares de lana, lino y seda. Especialmente las sederías alcanzaron un alto grado de prosperidad, y sus oficiales gozaban de una consideración social —y por supuesto de un nivel económico— su-

perior, con la que sólo eran equiparables los plateros, y, en todo caso, los ebanistas. Pero tampoco podemos olvidar la afamada artesanía de la loza, que en Sevilla, y especialmente en Triana, mantuvo su prestigio durante siglos.

No es éste el momento de referirnos al desarrollo industrial sevillano, aunque sí al fenómeno concomitante: la incidencia de la Cabecera de Indias en la clase artesanal. Evidentemente, la afluencia de dinero a la ciudad y la demanda transatlántica provocaron un aumento del consumo, y lógicamente, de la producción. Existen testimonios, aunque un tanto vagos, de personas que vienen a trabajar en los talleres de Sevilla que no se pueden interpretar sino en el sentido de una creciente demanda de mano de obra. Un manuscrito municipal se refiere a la no deseada construcción de edificios extramuros por obra de las familias «que vienen a trabajar en los oficios».

La cuantificación sí que resulta difícil, y no porque falten datos, sino porque los datos que se nos proporcionan son inaceptables. Así, las quejas de los gremios tejedores en el siglo XVII, que para destacar la decadencia en que ha venido a parar el sector, insisten tópicamente en la afirmación de que en la centuria anterior hubo en Sevilla 15.000 telares, con 130.000 operarios. Todos los habitantes de la ciudad habrían sido tejedores. Suele aceptarse como menos disparatado el dato de que en 1564 existían, en el ramo de la seda, 3.000 telares con 30.000 empleados. Si tenemos en cuenta que el número de operarios por telar difícilmente puede pasar de cinco, sería más aceptable la cifra de 15.000 trabajadores de la seda; aunque el carácter semifamiliar de muchas de estas manufacturas pudo haber permitido la intervención de un número mayor de trabajadores en turnos sucesivos, no en jornadas completas.

Blanca Morell ha estudiado las actividades de algunos de estos artesanos, que, justamente gracias al tráfico transatlántico habían llegado a un alto grado de prosperidad. Cierto que su fortuna era variable, por su dependencia absoluta a la coyuntura; su especialización no permitía recursos alternativos, como los que poseían, con su movilidad, los comerciantes. Pero cuando los beneficios eran cuantiosos —y muchas veces lo eran— invertían en propiedades urbanas y en esclavos: muchos de los más conocidos artesanos de Sevilla parecen haber tenido un prurito especial en disponer de buenas viviendas y de un buen servicio humano: la cantidad de esclavos vendidos a artesanos parece superior a la

que adquirían los ricos mercaderes, lo que no deja de ser sorprendente. Bien entendido que estos hombres de origen africano no se empleaban como trabajadores en los talleres, sino en el servicio doméstico.

Algunos de los fabricantes más prósperos se convirtieron en cargadores de Indias, o simultaneaban la producción con el tráfico. Se habría producido así el mismo proceso ya bien conocido para el caso de los Países Bajos: la transformación, total o parcial, del maestro artesano en mercader. Era una buena solución para evitar intermediarios y recabar mercados; de lo que tenemos en cambio pocas noticias es de reinversiones dentro del propio sector industrial, es decir, del empleo de los beneficios en adquirir más o mejores instrumentos y aumentar la plantilla de trabajadores. Con todo, algunos de los casos estudiados por Blanca Morell nos presentan a artesanos que reúnen en torno a sí a un personal relativamente numeroso, que rebasa el nivel del entorno familiar o amical. Incluso son abundantes las noticias de maestros que encargan trabajos a otros maestros, lo que implicaría unos impulsos que empiezan a superar la actividad puramente artesana, «y parecen querer marchar por sendas preindustriales».

Si esto es así, Sevilla llegó a conocer en el sector secundario un desarrollo capitalista que no registra igual en España, y que sólo puede explicarse a la luz del intercambio transatlántico; habría estado a punto de alcanzar formas de organización productiva propias de las ciudades flamencas, o de la Picardía. Es un hecho que conviene seguir estudiando. Por qué este proceso, al parecer prometedor, no cuajó en la formación de un pequeño capitalismo industrial —con las consecuencias que todo ello hubiera podido tener— es una pregunta que en el estado actual de nuestros conocimientos no admite fácil respuesta, aunque quepa, a todas luces, indicar que las razones del fracaso final tienen que ver con las razones del fracaso de la industrialización española en tiempos de los Austrias, y el propio fracaso de Sevilla como monopolizadora del abastecimiento de Indias.

Puede aducirse, como ha hecho Domínguez Ortiz, el encorsetamiento de la organización gremial, que con sus estrictos reglamentos —redactados con una generosidad social indudable— hacía muy difícil la acumulación de capital por parte de unos cuantos industriales aventajados. También se ha hablado de la defectuosa organización de las entidades crediticias, no preparadas en España para financiar inversiones de este tipo. Cabe alinear, por qué no, el prurito de los propios patro-

nos de erigirse, cuando era posible, en comerciantes, profesión que podría depararles superiores beneficios. El resultado sería un aumento de mercaderes inteligentes y una disminución de industriales inteligentes, con la consiguiente primacía de una economía de intercambio —muchas veces de productos hechos en el extranjero— sobre una economía de producción. Y finalmente, es ineludible tener en cuenta el proceso inflacionista, que hacía los géneros sevillanos cada vez menos competitivos; es decir, habría que relacionar, una vez más, la coyuntura social con la coyuntura económica, como haremos páginas más adelante.

Los mejores tiempos para la artesanía sevillana pudieron estar entre 1540 y 1580. A partir de entonces, la ventajosa competencia foránea frenó, si no hizo disminuir, la actividad productora; no sólo por una menor exportación al otro lado del Océano, sino porque los propios sevillanos tendían cada vez más a surtirse de artículos venidos de fuera.

Vagabundos y pícaros

Una ciudad donde confluían las fortunas del mundo no podía estar vacía de cuantos la buscaban de cualquier manera, hasta las más ilícitas. Por eso el tan comentado y famoso ambiente picaresco de Sevilla tampoco resulta comprensible en su extremada magnitud sin la «presencia» de América. Sevilla era, como comentó Cervantes, «amparo de pobres y refugio de desechados». Pobres que no sólo podían dejar de serlo por obra de un golpe de suerte, de los que Sevilla estaba llena, sino que podían aprovecharse de la suerte de los demás. Por eso no hemos de encerrar a todo aquel montón de gentes «sin oficio ni beneficio» en el mismo saco. Lo mismo llegaban aventureros que mendigos, pedigüeños profesionales, falsos lisiados, prostitutas, jugadores, timadores y saltimbanquis. El ambiente, más que la intención, los reunía en la más confusa mezcolanza. En aquel ambiente —desarraigo, refugio en común, contactos recíprocos— se desarrollaron formas de ser muy específicas, un lenguaje, unos usos y hasta unas tradiciones muy peculiares. Fue esta mezcla de cosmopolitismo, vida irregular, perspectivas inciertas, o siempre cambiantes, lo que hizo de Sevilla, en palabras de J. M. Cuenca, la «capital del más renombrado hampa europeo en el siglo XVI».

Un informe municipal a Felipe IV, en 1621, se queja de que «en esta ciudad hay muchos vagamundos que se recogen en ella de todo el Reyno, delinquentes y de mal vivir...»; y el sevillano Luque Fajardo nos hace en su *Fiel Desengaño contra la ociosidad y los juegos* una pintura de los tipos y comportamientos más característicos. Pero, como decíamos, hemos de distinguir. Una cosa son los emigrantes frustrados, otra los mendigos profesionales, pero inofensivos, otra los «pícaros» que viven a costa ajena sin llegar casi nunca a extremos peligrosos, o practican, cuando les es posible, oficios honrados, para volver más tarde a la aventura; o los *rufianes* que ya no tienen remedio, y en casos son ya malhechores. Carlos García, en su *Desordenada codicia de los bienes ajenos* (1609), distingue entre *catabolsas, capeadores, mayordomos* y *devotos*. Rufianes famosos fueron Pedro Vázquez, Escamilla, Gayón, inventor de un especial truco de la navaja, Gonzalo Genis, el «rey de los rufianes», y hasta el rufián-poeta Alonso Álvarez de Soria.

Vivían en zonas periféricas, pero se les encontraba a diario en las Gradas, el Patio de los Naranjos, el Arenal, los lugares de mayor atracción o donde más frecuentes podían ser los golpes de fortuna. También, si era posible —como en torno a la catedral—, cerca de donde pudieran refugiarse, llegado el caso, «en sagrado». Y basta leer la amplia narrativa picaresca del Siglo de Oro —en que Sevilla aparece siempre como escenario obligado— para darse cuenta de que, en la capital de dos mundos, las formas de ganarse la vida eran prácticamente infinitas.

Con todo ello, y aun insistiendo en que picaresca y delincuencia no son necesariamente una misma cosa, no es de extrañar que los alguaciles de Sevilla tuviesen un trabajo —y eso que, por la libertad de costumbres, gozaban fama de una cierta condescendencia— superior al de cualquier ciudad del reino. No sin intención afirma el autor de la *Floresta Española* (escrita hacia 1600) que «las galeras de España están más pobladas de gente de Sevilla que de ninguna otra parte». Por eso también la cárcel sevillana —pintorescamente descrita por Pedro de León— debió ser de las más pobladas del mundo. Una noticia de 1579 nos habla de 1.000 presos, que en algún momento llegaban a 1.300, y el cronista Morgado cuenta en 1587 de 1.500 a 1.800. En estas cifras puede haber un poco de exageración, pero no deben alejarse escandalosamente de la realidad. Según determinadas versiones, la vida en la cárcel era tolerable, los presos podían recibir visitas, se organizaban

fiestas, y no faltaban, por lo que parece, rasgos de humor. Otros se quejan, y seguramente con motivo, de la penosa vida del presidiario. Pero la estancia en la cárcel, excepto para los casos más graves, por razón de perdones, intercesiones o fugas, solía ser breve. Eso sí, era fácil repetir la visita.

Para precisar más, hemos de tener en cuenta que si no todos los vagabundos eran gentes de mal vivir, tampoco todos los vecinos bien considerados estaban exentos de incurrir en actos de delincuencia. Lo turbulento del ambiente, la fuerza de los grandes intereses en juego, lo heterogéneo de la sociedad, y, por supuesto, los frecuentes lances de honor, daban lugar a acciones violentas de todas clases. En las calles de Sevilla y especialmente durante el «tiempo de flotas» en el Arenal, se derramaba sangre todos los días: y de acuerdo con las noticias que nos transmiten los anales, en la mayor parte de los casos no por obra de delincuentes.

Las variopintas gentes que venían a Sevilla en busca de fortuna podían no encontrarla, o hallar tal vez su desgracia; pero allí era más fácil que en ninguna otra parte vivir de «algo», y, por lo que parece, en muchísimos casos no del todo mal. Como dice Guzmán de Alfarache, en aquella ciudad tan peculiar «había grandísima suma de riquezas, y muy en menos estimadas. Pues corría la plata en el trato de la gente como el cobre por otras partes, y con poca estimación la dispensaban francamente». L. Pfandl ha destacado casos de mendigos que con el fruto de las limosnas llegaron a comprarse una casa.

Capítulo III

CONTACTOS DE IDA Y VUELTA

Si nos limitáramos a las repercusiones del tráfico comercial en la realidad social y económica de la Sevilla de los siglos XVI y XVII, no sólo nos quedaríamos únicamente con una parte de la verdad, sino que falsearíamos la verdad, aparte de exponernos a no comprender absolutamente nada. El contacto de Sevilla con América fue total, comenzando por el elemento humano, pasando por el trasiego de las ideas, las devociones, el arte, la forma de edificar las casas, hasta la de celebrar las fiestas, y terminando por el trasiego de plantas y animales, elementos del paisaje trasplantados de una a otra orilla.

Un movimiento, preciso es decirlo desde el primer instante, mutuo, recíproco. Si América fue poblada por sevillanos, o se llevaron al Nuevo Mundo formas de vestimenta o variedades fonéticas, Sevilla se americanizó a su vez, adoptando, en un grado desconocido en el resto de Europa, palabras, elementos culturales, frutos, influjos, arte o canciones. También Sevilla es América. «Séville... —ha escrito lapidariamente Michèle Moret— c'est, d'abord, l'Amerique».

Antes de seguir adelante, es preciso conocer, tan sólo sea sumariamente, alguno de los factores que, con independencia del tráfico marinero y mercantil, de los «tratos y contratos» de que hablaría fray Tomás de Mercado, sevillanizaron América y americanizaron Sevilla.

El factor humano

No sabemos cuántos españoles se establecieron en el Nuevo Mundo durante el siglo XVI. Las listas de Pasajeros a Indias no conservan

más allá de 15.000 nombres, aunque existen datos constatados sobre el viaje de muchos más, en una cifra que debe ser como mínimo diez veces mayor. Peter Boyd-Bowman ha localizado 40.000 pobladores de América, y los estudios de Bermúdez Plata, Magnus Mörner, James Lockhart, Enrique Otte y José A. Calderón, entre otros muchos, nos permiten conocer una buena cantidad de datos útiles.

Toda extrapolación resulta peligrosa, pero los datos de que hoy disponemos nos permiten conocer las proporciones con una aproximación cuyo margen de error no puede desmentir el sentido general de los hechos, aunque las cifras reales siguen siendo inciertas. Durante la etapa antillana —1493-1519— Andalucía proporciona el 78 por 100 de los emigrantes a Indias, y Sevilla contribuye con el 58 por 100 de los andaluces. Le siguen Huelva con un 20 por 100, Córdoba con un 8,2 por 100, Cádiz con un 5,6 por 100. En etapas posteriores, cuando la fama de las Indias se ha difundido a toda España, y Sevilla se inunda de emigrantes en potencia, venidos de uno y otro rincón, la proporción de naturales, lógicamente, disminuye. Con todo, durante el siglo XVI, Andalucía sigue dando, con gran diferencia, la mayor cantidad de viajeros, con más del 40 por 100, siendo la segunda Extremadura, con un 16 por 100. Pues bien, de los 20.229 andaluces documentados, 12.600 (un 63 por 100 del total) son sevillanos, seguidos a mucha distancia por los 1.900 onubenses, 1.500 gaditanos, etc. Si además de los sevillanos tenemos en cuenta a los sevillanizados, pues el lapso entre la llegada a la ciudad y el embarque para América solía ser prolongado, con frecuencia de años, la proporción sería todavía mayor.

Tampoco debe echarse en saco roto la visión propia de un antropólogo como Alfredo Jiménez Núñez, que ha hecho notar que el influjo no tiene por qué ser necesariamente cuantitativo, sino cualitativo, y, quizá sobre todo, de prioridad temporal. Los sevillanos fueron los primeros en establecerse, en dar el tono, genio y figura a la vida colonial y a la sociedad criolla. Cuantos llegaron más tarde, procedieran de donde procedieran, se encontraron en América con una sociedad y unas formas de vida previa y preponderantemente «sevillanas», y a ellas se adaptaron. Era posible, por tanto, no sólo sevillanizarse en Sevilla, sino también sevillanizarse en América.

Mario Góngora pretende que la mayoría de los emigrantes a las Indias fueron andaluces, precisamente por ser aquellos en que estaba más fresca la tradición repobladora; no sólo la repoblación consecuen-

te a la conquista, en el siglo XIII, sino la de los nuevos repartimientos, tras las sublevaciones moriscas. Si esto es así, comenta Bibiano Torres, Sevilla era la ciudad de tradición repobladora por excelencia; el asentamiento en tierra de moros fue sustituido por el asentamiento en tierra de infieles (no olvidemos que Bernal Díaz del Castillo llama más de una vez, distraídamente, «moros» a los aztecas). La misión era la misma, o tenía algo de lo mismo, aunque esta nueva empresa exigiera viajes a tierras mucho más lejanas y estuviese plagada de aventuras.

Sevilla no proporcionó ningún gran descubridor, salvo Rodrigo de Bastidas (Rodrigo Triana, el primer europeo que vio América, no se llamaba Rodrigo ni nació en Triana), y tampoco son sevillanos los grandes conquistadores. Cierto que su contacto con Sevilla fue estrictamente necesario. Cortés residió en Sevilla antes de salir para las Indias, y en Sevilla moriría. Pizarro se estableció en la ciudad por un tiempo, y cuando decidió correr sus propias aventuras no fue a América, sino a Italia. Regresado a Sevilla, embarcaría, como tantos extremeños, en busca de los nuevos horizontes transatlánticos. La aportación sevillana fue más bien de colonizadores, organizadores, funcionarios, eclesiásticos. El oficio más adecuado para saltar a un virreinato era el de Asistente de Sevilla. Asistentes habían sido los virreyes conde de Coruña, marqués de Montesclaros, conde de Villardompardo, conde de Salvatierra.

Los emigrantes a Indias no perdían contacto con su madre patria, ni con sus familiares. Unas veces instan a éstos a unírseles, otras regresan, temporal o definitivamente. Para el caso concreto de Sevilla, y de acuerdo con los documentados estudios de J. Ortiz de la Tabla, los colonos «van y vienen a la Península con mayor facilidad de lo que se creía, envían cartas, encargos, caudales y bienes con mayor frecuencia que la sospechada...». Las distancias eran grandes, pero los contactos de ida y vuelta, por la frecuencia de las comunicaciones, y hasta por razones de necesidad, eran cosa corriente.

Fueron más de los que vinieron, ciertamente, pero también hay noticias de regresos, y casi nunca por razones de fracaso en la empresa indiana, sino más bien por todo lo contrario. Hemos hablado de la presencia en Sevilla de banqueros andaluces, burgaleses, medineses, norteños, flamencos, genoveses. Hubo también, aunque el hecho es menos conocido, banqueros americanos. Por lo menos sabemos que aquel de quien se fió Cervantes para depositar sus recaudaciones en

Hacienda —que por cierto quebró y dejó al Manco de Lepanto en situación comprometidísima— se llamaba Simón Freire, tenía su establecimiento cerca del Postigo del Aceite, y era natural de Lima.

Los viajes de ida y vuelta servían para hacer fortuna, y con un poco de suerte, para alcanzar la nobleza. En *La Garduña de Sevilla* se cuenta el caso de un criado que fue al Perú, y al cabo de años volvió rico, y además hidalgo. Otro de los regresados, el artífice Juan de Soto Noguera, estudiado por María Jesús Sanz, vino con dinero suficiente para comprar cerca de Sevilla una hacienda a la que dio el nombre de *Cuzco Nuevo*. No sólo había Nuevas Españas en América, sino también Nuevas Américas en España.

Entre los sevillanos que van y vuelven figuran dos eclesiásticos que pasarían a la historia. Bartolomé de las Casas, hijo y sobrino de emigrantes, conoció a los indios antes de estar en América, como que su padre le regaló uno de los que figuraban en su cortejo, que fue paje y luego verdadero amigo de Bartolomé. Éste pasó al Nuevo Mundo y regresó varias veces, ejerciendo tanto de colonizador como de doctrinero, hasta tomar las Órdenes Mayores en Indias. Su labor no reside sólo en su papel como defensor de los indígenas, por los que tanto trabajó en una obra de casi toda su vida, en que se mezclan el amor cristiano, la generosidad, la vehemencia, el utopismo y la exageración sevillana. Fue también el depositario de los manuscritos de Colón, sin cuya copia y paráfrasis no conoceríamos los hechos fundamentales de la aventura del Descubrimiento, y fue insigne cronista de Indias, que nos ha permitido conocer lo que desde los primeros asentamientos españoles pasó en América.

Fray Tomás de Mercado, el sencillo frailecito cuyo apellido parece predestinado a su obra, vivió, desde niño, el contacto con los traficantes de América, con los navegantes, exploradores y tratantes, se mezcló con los especuladores del Arenal o de las Gradas, supo de las maravillas del Nuevo Mundo, no pudo evitar la tentación del embarque, hasta que años más tarde, probados ya los aires de América, ya religioso y desde su cátedra de Salamanca pudo describir como nadie la *Suma de Tratos y Contratos de las Indias*. La *Suma* de fray Tomás no es, como suele interpretarse, un tratado de economía, sino de moral, un noble intento de atemperar las operaciones mercantiles a la buena fe y a las doctrinas de la Iglesia. Pero, al definir aquellas operaciones, se convierte, tal vez sin pretenderlo, en el primer economista de su siglo, por

encima de Bodino y de Gresham, también de los precursores salmantinos Soto y Azpilicueta. Más de una vez habremos de referirnos no sólo a los curiosos testimonios directos, tomados de sus propias experiencias a un lado y otro del Océano, sino a sus avanzadas teorías económicas, que comprendieron, como nadie hasta entonces había comprendido, los mecanismos, las ventajas y los peligros del tráfico con América.

Por último, recordemos que no sólo venían de América quienes habían partido de Sevilla. Se sabe poco de los aborígenes del Nuevo Mundo que vinieron a orillas del Guadalquivir, pero está comprobado que los había en cierta abundancia, y desde el primer momento. Los primeros vinieron en el cortejo de Colón —ricamente ataviados por el propio descubridor, para hacer valer su hazaña todo lo posible—, y siguieron viniendo en sucesivos viajes, como los que trajo Pedro de las Casas en 1498, y a uno de los cuales ya nos hemos referido. Nunca hubo en Sevilla un número grande de indios —luego de mestizos, el más insigne de los cuales fue Garcilaso el Inca—, pero su presencia siempre llamó la atención, y contamos de ellos descripciones muy pintorescas, mientras que apenas las hay de los africanos, turcos u orientales.

Todos los testimonios coinciden en la prodigiosa facilidad de los indios para aprender el castellano, en su vivacidad e ingenio, o hasta en la habilidad de sus juegos, de que se admira Andrés Navagiero, que los contempla por primera vez durante su viaje a Sevilla en 1526:

> Ví algunos jóvenes de aquellas tierras, que acompañaban a un fraile que había estado allí predicando, para reformar las costumbres de los naturales, y eran hijos de señores de aquellos países. Iban vestidos a su usanza, medio desnudos, y con sólo una especie de juboncillo o enagüetas; tenían el cabello negro, la cara ancha, la nariz roma...; y mostraban tener buen ingenio, y vivo para todo; pero lo singular era un juego de pelota, que hacían a estilo de su tierra..., y lo hacían con tal destreza, que causaba maravilla verlo».

Sevilla fue durante mucho tiempo la única ciudad de Europa donde vivieron indígenas americanos. Eran educados, adoctrinados o mantenidos a cambio de pequeños servicios, o para actuar de criados o pajes. A diferencia de los africanos, su esclavitud estuvo siempre rigurosamente prohibida.

Sevilla como modelo

Cuando leemos, y ello ocurre con cierta frecuencia, que Sevilla fue tomada como modelo de las nuevas ciudades americanas, es preciso matizar. La estructura urbanística adopatada en el Nuevo Mundo —y que se mantiene hasta hoy— es la clásica hipodámica de tradición grecolatina, y revalorizada en el Renacimiento; con su plaza cuadrada o rectangular en el centro, y las principales calles que salen de ella en cruz, dando alineación a las demás, todas ellas paralelas o perpendiculares.

Nada más distinto al mapa urbano de Sevilla, que sólo en algunas zonas conserva su viejo trazado romano. La estructura, morisca —pero también cristiana medieval— es de calles cortas, estrechas e irregularmente alineadas. La calle de las Siete Revueltas es todo un símbolo, pero no el único. Lo menos americano que es posible imaginar. A lo que se refieren los autores es a otra fisonomía: la casa de paredes bajas y pulcramente encaladas, la cancela como compañía de la puerta, el patio florido rodeado de columnas, y al cual se abren, más que a la calle, las principales ventanas, y la azotea, tal vez almenada. Los vanos cubiertos de artísticas rejas, los zócalos cerámicos, el azulejo como motivo decorativo, la tendencia a lo dibujístico en el pavimento de los umbrales. «Esta vocación urbana peculiar —explica Mario Sartor— se trasplantó fácil y a veces felizmente a América».

O bien, como destaca Marín González, ya para el XVI, la «ciudad convento», o, para decirlo con más propiedad, la ciudad entreverada de sólidos conventos, que no sólo son los edificios de mayor volumen, sino también aquellos que marcan las líneas fundamentales. Si en 1.600 Sevilla era, después de Roma, la ciudad de la cristiandad con más conventos —treinta y tantos—, no es una casualidad que la tercera fuera México, con más de 20, seguida a no mucha distancia por Lima. En este otro aspecto, como destaca F. Morales, «Sevilla fue el modelo para la organización allende el mar y semillero donde se formaban y a donde convergían los evangelizadores».

Recordaremos enseguida algunos aspectos de la religiosidad popular directamente tomados de Sevilla; tengamos ahora sólo en cuenta, para esta reconstrucción fisonómica, que las *posas* o pequeñas capillas tan frecuentes en la América misional, están inspiradas, según A. Bonet Correa, en el humilladero sevillano de la Cruz del Campo; que Rodri-

go de Bastidas, lejano pariente del descubridor, y sevillano obispo de Puerto Rico, quiso edificar en 1540 una catedral «como la de Sevilla», aunque no era fácil cumplir el empeño. Lo mismo pretendió en 1554 el arzobispo de México, don Alonso de Montúfar, y aunque la obra terminó adoptando una traza muy distinta, la derivación sevillana estuvo viva antes y después. El obispo Zumárraga se refirió a «la Santa Iglesia de Sevilla, nuestra madre», y en las Actas del Cabildo se recoge el acuerdo de que el sello de la catedral mexicana sea «igual que el de la Iglesia Mayor de Sevilla».

También se imitan las procesiones, los «pasos» y hasta la ceremonia del estandarte llamada «la señá», que, según un trabajo de Beatriz Suñe, pasó literalmente a México, y de aquí se extendió a Guatemala y al área del Caribe. Y aunque no sea más que un detalle: cuando en 1583 Alonso Martínez de Orteguilla recibe la concesión para acuñar naipes en la Nueva España, se decide tomar como modelo la fábrica y la forma de los naipes de Sevilla.

La Iglesia y la religiosidad

En la misma línea, pero con mérito de capítulo aparte, se encuentra la presencia religiosa de Sevilla en América. Si la mejor credencial para un virreinato indiano era el cargo de Asistente de Sevilla, nada mejor que un arzobispo de Sevilla para los más altos puestos de gobierno transatlánticos, tanto en lo eclesiástico como en lo civil. Fray Payo de Rivera pasó de Sevilla a prior de Valladolid, y de aquí a arzobispo de México y virrey de la Nueva España. Don García de Loaysa fue nombrado arzobispo de Sevilla y poco después presidente del Consejo de Indias. O don Gonzalo del Campo pasó de canónigo de Sevilla a arzobispo de Lima, y más tarde, vacante el puesto, a virrey. Ejemplos como los que acabamos de citar casualmente, y estudiados por Paulino Castañeda, hay muchos.

Sevilla fue también, como ha dicho Morales, «semillero», o si se quiere expresarlo de otra forma, seminario de misioneros del Nuevo Mundo. Los contactos de ida y vuelta hacían más fácil aquí que en ninguna otra parte conocer los problemas, los métodos, las dificultades, el carácter de los indios. Las cuatro grandes órdenes misioneras, dominicos, franciscanos, agustinos y mercedarios, tenían precisamente

en Sevilla sus más amplios conventos (a veces más de uno). Algunos de ellos tenían como misión preferente la formación de buenos adoctrinantes en el Nuevo Mundo: en el menester se especializaron el convento dominico de Regina Angelorum —junto a la actual calle Regina—, que se llamó también Hospedería de Indias, así como el llamado Cuarto de Indias, que tenían los franciscanos en la calle Pajerías, hoy Zaragoza.

Aunque el impulso más fuerte en el estudio de los métodos misionales nació en 1580, cuando los jesuitas fundaron, anexo al Colegio de San Hermenegildo —cuya iglesia es hoy sede del Parlamento de Andalucía—, el Hospicio de Indias, que en un principio acogía a los sacerdotes que iban o venían de América, y que muy pronto se convirtió en un importante centro de formación de misioneros, tal como han dejado en claro los estudios de J. Hernández Palomo. Allí se decidieron las técnicas misionales que acabarían imponiéndose por doquier en la evangelización del Nuevo Mundo. Frente a la disputa entre los partidarios del método de la *tabula rasa* —partir de cero— o del método del perfeccionamiento —utilizar los rasgos tradicionales de las religiones indígenas par reconducir a sus practicantes al cristianismo— se abrió paso el criterio intermedio, aconsejado por uno de los más profundos conocedores del problema, el padre Acosta. Acosta se dio cuenta de que no convenía mantener, cristianizadas, las tradiciones de los indios, que con tanta frecuencia recaían en la idolatría; pero tampoco convenía, ni era posible, transformarlos en europeos. Eran los misioneros quienes tenían que aprender las lenguas indígenas, conocer su mentalidad y los complejos repliegues de su alma para poder llegar a ellos. La técnica, aprendida en Sevilla, acabaría siendo, con pocas diferencias, la definitivamente adoptada por las órdenes misioneras.

Las advocaciones marianas son otro legado sevillano bien conocido. La Virgen de los Navegantes, que presidía la capilla de la Casa de la Contratación, es todo un símbolo de vocación americana; lo mismo puede decirse de la Virgen del Buen Aire —la Virgen del Buen Viento, íntimamente ligada a la anterior, y que en ocasiones se confunde en una misma imagen—, que acabaría dando nombre a una de las mayores ciudades de lengua hispana. O la Virgen de la Antigua, a la que se encomendaban especialmente todos los que hacían la Carrera de Indias (o los que dieron la primera vuelta al mundo, que la visitaron en peregrinación, tanto al partir como al regresar).

Ya hemos aludido antes, indirectamente, a determinados aspectos de la religiosidad popular. Otros han sido estudiados por S. Rodríguez Becerra, J. Bernales, M. J. Sanz o J. M. Palomero Páramo. Basta recordar, por ejemplo, las procesiones penitenciales, y muy especialmente las de Semana Santa, con sus «pasos» y largas filas de penitentes; o las del Corpus Christi, como en el caso concreto de Cuzco, examinado por Bernales, o en la «doble procesión», que de Sevilla pasó a México. El carácter pasional y barroco propio de las manifestaciones de religiosidad sevillanas encajaba perfectamente tanto en el espíritu de los criollos como —aunque desde una interioridad mental muy distinta— en el de los propios indios. No es de extrañar que fuera en el siglo XVII cuando estas similitudes alcanzaron un grado más visible.

Las manifestaciones del arte

Sin salir de ese mismo espíritu, está claro que es en el mundo de las formas artísticas donde la constatación de parecidos se hace más fácil. La enumeración de las obras no sólo transportadas de Sevilla a América, sino las que en América adoptaron o copiaron modelos sevillanos, sería interminable, e impropia de un trabajo como el que ahora nos ocupa. Baste recordar, como algunos de los elementos más significativos, que ya en 1510 Diego Colón contrató con Alonso Rodríguez, último maestro de la recién terminada —en 1504— catedral de Sevilla, la construcción de la de Santo Domingo. Rodríguez no llegó a atravesar el Atlántico, pero sí fue otro arquitecto sevillano, Luis Moya, quien se convirtió en maestro del templo dominicano. Así es como se enlaza la construcción de la última catedral gótica de la Península con la primera —y la única— catedral gótica del Nuevo Continente, tan primorosamente estudiada por el marqués de Lozoya.

También los primeros conventos de La Española y Puerto Rico, que datan de la misma época, fueron contratados con arquitectos sevillanos. La catedral de Guadalajara de México está inspirada en el arte de Siloé, y las columnas abanicadas de Yanhuitlán toman su origen de la Capilla Real de Sevilla, o los temas decorativos de San Agustín Acolman se basan en la Sacristía Vieja de la catedral hispalense, según el análisis de don Angulo, quien también ha señalado las similitudes del convento de la Merced en Lima con su homónimo de Sevilla. Los

fustes de la catedral sevillana, según otros autores, se hallan reproducidos en Lima y México, y también los casetones de la Lonja de México reproducen los de la Antigua Lonja, hoy Archivo de Indias.

Artistas sevillanos, como Diego Pesquera, Mateo Merodio y Pedro Serrano se trasladaron a México, y allí crearon escuela. Cristóbal de Ojeda se estableció en Lima en 1555, y es autor de la primera fuente que hubo en la Plaza Mayor de aquella ciudad. Juan Bautista Vázquez, otro sevillano-peruano, hizo el famoso retablo de Santo Domingo de Lima. Otros grandes artistas, como Martínez Montañés, estuvieron a punto de embarcar varias veces, y, aunque éste no lo hizo, envió a un hijo suyo. De Montañés es el retablo de San Juan, en la iglesia de la Concepción de Lima. Por cierto, tan valorado estaba el cacao a comienzos del XVII, que parte de su obra no la cobró en plata, sino en chocolate fino. Aunque quizá el símbolo más sevillano sea la Giraldilla de la Fuerza, en La Habana, obra de Martín Pinzón, reputado como descendiente de uno de los tres capitanes descubridores de América.

En zurbaranismo fue uno de los estilos que más profundamente cuajaron en el Nuevo Mundo. Obras del artista y de su discípulo José Juárez, que sí se estableció al otro lado del Atlántico, se impusieron en México, continuados por Pedro Ramírez, Echave Rioja y Tinoco, hasta constituir una auténtica simbiosis mexicano-sevillana. El mismo fenómeno de fusión se operó con la pintura mural, y especialmente con los revestimientos interiores de zócalos y azulejos, en México, tal como ha estudiado Juan Manuel Serrera; o el fecundo trasplante de la cerámica trianera, de la que tantos testimonios —incluso en escombros de edificios luego derruidos— ha encontrado John Goggin.

Pero los «movimientos de ida y vuelta» se dieron también en el arte, y sobre todo en la época barroca la influencia recíproca es tan fuerte, que en opinión de Marco Dorta —uno de los principales estudiosos de estos movimientos— «no se puede comprender el barroco sevillano sin América». María Jesús Sanz se refiere a «la emigración de los plateros», provocada tanto por el exceso de oferta en el gremio sevillano como por la abundancia de materia prima en Nueva España o Perú. Parte de ellos, o de su obra, regresaron a Sevilla. Bien conocidos de los sevillanos son los «Vizarrones», los magníficos candelabros de plata, de 1,85 metros de alto, que se encuentran tras la reja del altar mayor de la catedral (otros seis se guardan en el Tesoro de la Sacristía); aunque no todo el mundo conoce el origen de su nombre. Fueron en-

viados por don Juan Antonio de Vizarrón y Eguiarreta, arcediano de Sevilla y luego arzobispo de México, que quiso legarlos, a su muerte, al Cabildo de su antigua catedral. También producto de la orfebrería mexicana son el copón de la parroquia de San Andrés o la platería del convento de Loreto. Y un rasgo característico son las cruces de carey, aceptadas por primera vez en Europa por varias de las más famosas cofradías sevillanas.

Otra forma de arte simbiótico es el realizado por autores que se establecen en Indias y luego regresan: Julia Mensaque o Juan M. González Gómez han analizado varios casos significativos. Entre ellos está el del arquitecto y escultor Luis Ortiz de Vargas, que llegó a Lima en 1619. Dos años más tarde, al conocerse la noticia de la muerte de Felipe III, construyó un monumento similar al levantado en Sevilla a Felipe II 20 años antes. Ortiz de Vargas regresó, después de haber triunfado en Perú, en 1628, contribuyendo al arte sevillano con nuevo estilo.

Los libros

La historia de América se escribió y sobre todo se publicó en Sevilla. Si esto fue así, se debe no sólo al hecho de que Sevilla fue Cabecera de Indias, sino también a que fue la primera o de las primeras ciudades españolas en que se estableció la imprenta, para convertirse luego, y durante mucho tiempo, en lo que llamaríamos capital editorial de dos mundos.

La hipótesis más probable coloca en Valencia la primera imprenta peninsular; no obstante, F. Vindel y F. Aguilar piensan que la primera máquina de imprimir se montó en Sevilla en 1450, con tipos de madera. Antón Martínez, Bartolomé Segura y Alonso del Puerto eran ya con seguridad impresores sevillanos en 1477. A fines de los años 80 llegan los alemanes, con sus máquinas perfeccionadas y sus bellos tipos góticos: Pablo de Colonia, Juan Peguicer, Magno Herbst y Thomas Golgner. Por los 90, Meinardo Ungut y Estanislao Polono. Y no fue hasta 1507 cuando se estableció la famosa dinastía Cromberger, tan relacionada con América. Luego se impondrían impresores españoles, como Francisco de Torres, Andrés de Burgos, Sebastián Trujillo, y tantos otros. Aurora Domínguez Guzmán ha localizado como mínimo 24 impresores sevillanos anteriores a 1550.

En Sevilla se publicaron los diez libros de la primera *Década* de Pedro Mártir de Anglería, que relatra en el más perfecto latín humanístico los primeros viajes a América y los inicios de la colonización. En 1522-1523 se hicieron repetidas ediciones de las *Cartas* de Hernán Cortés, muestra del interés suscitado por la conquista de México. También la conquista de Perú conocería sus primeras versiones en Sevilla, con la obra de Cristóbal de Mena, en 1534, completada y rectificada ese mismo año con la *Verdadera Relación* de Francisco de Jerez, secretario de Pizarro; meses después de la muerte de Atahualpa y un año antes de la fundación de Lima ya se habían publicado dos libros sobre los hechos: con una celeridad informativa nada corriente en la Europa de la primera mitad del siglo XVI. Por cierto que el mismo año en que se publican las dos historias, embarcó para las Indias Cieza de León, el más insigne cronista del Perú.

En 1535 se publicaron en Sevilla los 19 libros de la primera parte de la *Historia General y Natural de las Indias*, de Gonzalo Fernández de Oviedo, en que se describen el Descubrimiento, la conquista, la evangelización, la organización, las tribus y pueblos, los paisajes, los volcanes, las aves y los insectos de América, en un alarde prodigioso de observación e información. Más tarde se publicarían relaciones de Jiménez de Quesada y Juan de Castellanos sobre Nueva Granada, y los *Naufragios*, con todas sus prodigiosas aventuras por Norteamérica, de Cabeza de Vaca. En 1552, ya de regreso a Sevilla, Cieza de León contrataba con el impresor Martín Montes de Oca la primera edición, 1.050 ejemplares, de su *Historia del Perú*.

También las imprentas sevillanas dieron a conocer obras tan relacionadas con América como la *Suma de Geografía*, de Fernández de Enciso (varias ediciones a partir de 1530), el *Tratado de la Sphera*, de Francisco Falero (1533), o *El Arte de Navegar*, de Pedro de Medina (1545). La divisa adoptada por los Cromberger —la misma del emperador, *Plus Ultra*— fue como un símbolo de toda aquella proyección de Sevilla al Nuevo Mundo.

Pero no sólo trabajó la imprenta con las noticias que llegaban de América, sino que surtió a América de los libros que necesitaba, especialmente para la instrucción y para la evangelización. Durante un tiempo, las bulas que habían de circular por las Indias se imprimieron en Sevilla. Hasta que América reclamó poseer sus propias imprentas. La primera fue enviada en 1539 por Juan Cromberger, que la instaló

en México a través de su oficial Juan Diego. Parece que los Cromberger tuvieron durante un tiempo la exclusiva de la impresión criolla, porque en julio de 1542 varios editores y libreros de Sevilla protestaron contra semejante concesión.

No menos extensa sería la nómina, no ya de los libros, sino de los escritores sevillanos que fueron y volvieron, y, porque lo hicieron así, su obra fue lo que fue. Entre ellos cuentan Gutierre de Cetina, Juan de la Cueva o Mateo Alemán. Juan de Castellanos viajó a Tierra Firme en 1539. Soldado y luego sacerdote, vivió 45 años en los claustros decorados con cerámica trianera de Tunja, donde escribió los 150.000 versos de las *Elegías*, ese «bosque de crónicas rimadas», poema e historia al mismo tiempo. O fray Diego de Hojeda, que estuvo en Perú, donde escribió *La Cristiada,* que había de publicar a su regreso a Sevilla. O Luis de Belmonte, que viajó a México y Perú, para explorar el Pacífico con Quirós. Sin embargo, no cantó a América sino a Sevilla, con *La Hispálica,* publicada a su regreso, en la que sin embargo se aprecian una y otra vez reminiscencias del Nuevo Mundo.

Obra de trasplante

Las primeras espigas de trigo que crecieron en América procedían del grano llevado de Sevilla por Colón en su segundo viaje. Consta que los primeros olivos, transportados en la misma expedición, fueron adquiridos —otro nombre simbólico— en Olivares, al borde del Aljarafe, y los plantones o «garrotes» viajaron en grandes macetas, hechas con medias barricas. Las primeras vides del Nuevo Mundo procedían también del Aljarafe y del Condado. Las plantas criollas (que durante mucho tiempo pudieron cruzar el Atlántico sin impedimento alguno) fueron así, también, plantas sevillanas. Lo mismo podría decirse de las flores que adornaron los primeros patios de las Antillas o de Nueva España.

También fueron continuos, y tempranos, los viajes de retorno en que plantas americanas crecieron en Sevilla mucho antes que en ningún otro lugar de Europa. Aunque es afirmación reiterada que estos productos fueron traídos y estudiados como simple curiosidad científica, su uso en Sevilla fue extraordinariamente temprano. Lo que Colón llama «sahumerios» de los indios fue ya probado por algunos tripulan-

tes de las carabelas. Poco después, un marinero de Triana fue acusado ante la Inquisición de tener tratos con el diablo porque «echaba humo por nariz y boca». Fue, probablemente, el primer fumador europeo. Anglería, en sus *Décadas*, se refiere a las plantas americanas «de propiedades curativas» traídas por los españoles ya antes de que finalizase el siglo xv.

Y en 1526, Andrés Navagiero cuenta que

> vi yo en Sevilla muchas cosas de las Indias, y tuve y comí raíces que llaman *batatas*, que tienen sabor a castañas. Vi también y comí, porque llegó fresco, un fruto que llaman [en blanco en el original], y tiene un sabor entre melón y melocotón, con mucho aroma, y en verdad es muy agradable...

Si Navagiero comió los frutos tropicales es porque los sevillanos los consumían.

Cierto que, en la mayor parte de los casos, las plantas fueron recibidas con más curiosidad científica que afán de consumo. Ya Fernández de Oviedo, Bernardino de Sahagún y Andrés Laguna, nos describen el exotismo de aquellos frutos del Nuevo Mundo, que serían objeto muy pronto de los experimentos de los botánicos. Juana Gil-Bermejo ha estudiado la figura y la obra de algunos de aquellos especialistas sevillanos, entre los que destacan Simón de Tovar, Nicolás Monardes, Juan de Castañeda, Zamorano, Argote de Molina. Francisco Franco, en su *Libro de las enfermedades contagiosas, y de la preservación de ellas* (1569), nos habla del jardín botánico de Sauzedo, discípulo de Monardes, pero distinto de aquél.

Simón de Tovar fue, para Gil-Bermejo, el más importante desde el punto de vista puramente botánico. Autor del *Nuevo Método para el examen de la composición de los medicamentos*, experimentó multitud de especies americanas, y fue posiblemente el que consiguió aclimatar un mayor número, y con mejor método. Era insuperable en el arte de la ordenación y clasificación.

> Su jardín organizado científicamente, le permitía... confeccionar catálogos anuales de las plantas, los cuales hacía llegar a sus corresponsales europeos.

Sin embargo fue, al menos históricamente, más famoso Nicolás Monardes (1507), médico de enorme prestigio, que con los beneficios de su clientella llegó a ser cargador de Indias, y aunque sufrió una importante quiebra (gajes inevitables del oficio), se hizo rico, y dejó a su muerte, ya octogenario (1588), una fortuna de 30.000 ducados. Sus tratos con las Indias le permitieron importar todo género de plantas. Compró en la calle de la Sierpe una casa con un pequeño huerto, que dedicó a jardín botánico. En su *Historia medicinal de las cosas que se traen de nuestras Indias Occidentales y sirven de medicina* —que conoció varias ediciones—, describe por primera vez el tabaco, la patata, el maíz, el tomate, las raíces aéreas, y plantas medicinales o balsámicas, como la zarzaparrilla, el guayaco y el bálsamo de Tolú.

Con menos espíritu clasificador que Tovar, Monardes investigó más las aplicaciones prácticas, y obtuvo muy notables intuiciones. Aunque su mayor preocupación —como médico y como hijo de su tiempo— fue el estudio de las propiedades medicinales de aquellas plantas, comprendió también el fruto que se podía obtener de su condición alimenticia, ya que los indios se servían de ellas. Tuvo que vencer, por ejemplo, la arraigada tradición europea que atribuía propiedades nefastas a los tubérculos —«los frutos que crecen debajo de la tierra»—. Aunque los sevillanos comieron patatas desde muy pronto, la mayoría las plantaba en macetas como plantas decorativas. Monardes fue también el primero que describe determinados animales americanos —señal de que también los recibía—, y el primer grabado que se conserva del armadillo es obra suya. Monardes y Tovar —como ha ocurrido tantas otras veces con las aportaciones científicas españolas— tuvieron menos fortuna histórica que Nicot o Parmentier, y hasta menos que Walter Raleigh. Con todo, su obra fue traducida a varios idiomas, y Linneo llamó *Monarda* a un género de plantas.

Sevilla en América

También Sevilla tuvo menos suerte que otras ciudades españolas «trasplantadas» a América: Córdoba, Trujillo, Medellín, Santiago, Guadalajara, Mérida, Cartagena, o la misma Barcelona. Sin embargo, una de las primeras ciudades españolas construidas en Indias se llamaba Sevilla la Nueva. Fue fundada en 1509 por el capitán sevillano Juan de

Esquivel, enviado por Diego Colón a poblar Jamaica. Sevilla la Nueva quedaba muy cerca del Puerto de Santa Gloria, donde por tanto tiempo —y a punto de perecer— había estado Cristóbal Colón. La ciudad desapareció a mediados del siglo XVI, según unas versiones destruida por los piratas, y según otras carcomida por las termitas. Sus habitantes emigraron y la población no fue reconstruida. J. A. Calderón, que ha estudiado la toponimia andaluza en América, localiza también otras Sevillas: dos en Cuba, una cerca de El Caney (1.104 habitantes) y la segunda en Miguero (3.444 habitantes). También recibió el nombre de la ciudad un lugar sin importancia, en Trinidad. En el continente, Cempoala (Mexico) fue bautizada como Nueva Sevilla, pero el nombre no prosperó. Hubo otra en Argentina (hoy Cobos), y también en Guatemala, de corta vida. Un trasplante más tardío fue el de Sevilla del Oro, fundada en el territorio de los Quijos, Ecuador, en 1576, que tampoco prosperó, y de la que hoy no se conservan ni las ruinas. Hubo también dos pequeñas Sevillas en Filipinas. El nombre de Triana se dio a dos barrios de Lima y Portobelo.

Por lo que se refiere a Cádiz —y puestos a buscar topónimos— es menos de extrañar la escasa fortuna del nombre en América. En el siglo XVI el número de pobladores gaditanos fue extraordinariamente escaso, circunstancia que está necesitando todavía un estudio. Y en el siglo XVIII, cuando Cádiz adquiere un papel pirmordial en la carrera de Indias, ya no estaba de moda llevar allá nombres de la madre patria. Hubo un Cádiz Nuevo en la isla de Negros, y sobre todo la Nueva Cádiz al noreste de la isla de Cubagua, tal vez fundada ya en 1515, aunque la ciudad se construyó por 1520-1522. Por las dificultades de abastecimiento —pues tenía que llegar casi todo del continente— duró lo que el *boom* de las perlas, hasta mediados del siglo XVI. Luego perdemos cada vez más las referencias.

TERCERA PARTE

EL TRÁFICO Y SU COYUNTURA

Fray Tomás de Mercado, con su genial ingenuidad de siempre, nos explica las razones del intercambio de bienes entre España, y las Indias.

> Vemos que en las Indias Occidentales tienen comúnmente uno de dos tratos: que son o mineros o mercaderes. O se dan a sacar oro y plata, o a llevar y vender la ropa que va de España, porque todo aquel imperio es fertilísimo de estos ricos y preciados metales, y estéril, y falto, al menos hasta ahora, casi de todo lo que es menester para una vida política y algo regalada, que ni hay paños finos, ni sedas, ni lienzo, ni vino, ni aceite, sin lo cual no se pasa ni puede pasar bien la gente, en especial la española, criada en tanta abundancia de todo.

El planteamiento es elemental, pero definitivo. Los españoles que se desplazan a las Indias no pueden ni quieren vivir como los naturales: necesitan alimentarse, vestirse y servirse de los utensilios para ellos habituales. Y no disponían de ellos en el Nuevo Mundo, que, o no los tiene, o no cuenta con facilidades para procurárselos de manera rápida y fácil. Pero en cambio los colonos disponen de los elementos necesarios para adquirir esos bienes, y hasta para exigir una excelente calidad en los mismos: son dueños de una cantidad de oro y plata como no es frecuente encontrar en Europa, y con ese metal precioso pueden proveerse aun en medio de las dificultades que suponen la distancia, una geografía extraña y unos naturales de alma no siempre fácil de entender, de cuantos medios deseen en orden a disfrutar de una vida «política» —esto es, civilizada— y hasta «algo regalada». No regalada del todo, porque una cosa es ser rico y otra vivir en un mundo donde todo está ya resuelto.

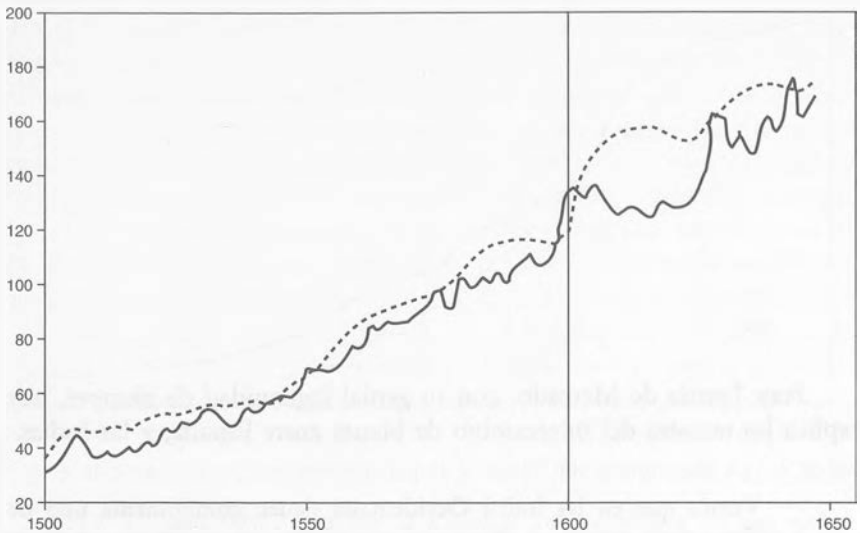

Gráfico 1. Índice de precios (línea continua) y de salarios (línea punteada) entre 1500 y 1650, según Vicens Nadal, de acuerdo con las series de Hamilton. Obsérvese la inflación continuada del siglo XVI en contraste con los altibajos de los precios en el XVII. Se toma como índice 100 el promedio del decenio 1570-1580. Los salarios suben tan deprisa como los precios, y en ocasiones, como en 1506, 1555 o 1582, se despegan de ellos. Esta circunstancia, aunque no favoreció al obrero tanto como suponía Hamilton, porque los precios que más subieron fueron los de productos de primera necesidad, resultó también fatal para los empresarios –por lo general modestos– de la época. El despegue definitivo de los salarios en 1600 arruinó definitivamente la industria española.

La naturaleza del intercambio está clara: metales preciosos por artículos europeos que no hay en América. Todo este intercambio se hace a través de Sevilla, por donde ha de pasar lo que va y lo que viene. Hasta qué punto Sevilla se aprovechó de esta condición de puente entre el Viejo y el Nuevo Mundo, o en qué grado quienes se aprovecharon fueron los foráneos, es un punto que aparece tratado polémicamente en todas las historias de la ciudad. Vamos a enfocar el tema en las páginas que siguen, con el propósito de clarificar sus extremos en la medida de lo posible.

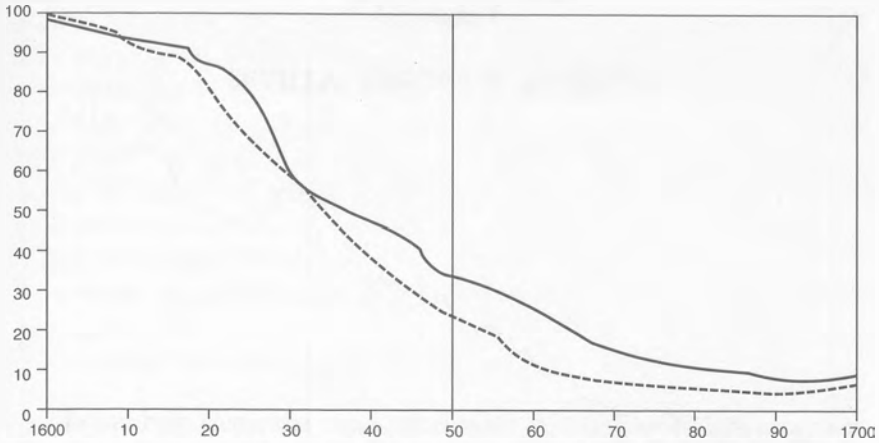

Gráfico 2. La disminución del tráfico y de las remesas americanas durante el siglo XVII.

Este gráfico, tomado de las series facilitadas por E. Hamilton y P. Chaunu, muestra el paralelismo entre la disminución del tráfico transatlántico regulado desde el puerto de Sevilla y las de las remesas de plata americana que llegan a España (línea continua y línea de trazos, respectivamente). Se toma como base 100 de la fecha inicial de 1600. La decadencia se muestra paralela en ambos conceptos. A fines de siglo, el tráfico apenas alcanzaba el 11 por 100 del de comienzos de la centuria; la disminución de la plata fue todavía algo mayor. Es preciso apearse de la ingenua idea de que el metal precioso fue una especie de regalo enviado por las Indias a la Península. Su llegada era solamente la contrapartida de los artículos que se enviaban al otro lado del Océano. Sin comercio ultramarino, la plata americana dejó de afluir.

Capítulo I

SEVILLA, EUROPA Y AMÉRICA

Es también elemental —aunque algunos de esos historiadores ven con ojos de cierta acusación la intromisión de los de fuera— que Sevilla no podía constituirse en suministradora exclusiva de las Indias. Ya advierte L. Navarro que la Casa de Contratación no es *de* Sevilla, sino que se instaló *en* Sevilla (aunque, de acuerdo con Chaunu, acabara parcialmente en manos de los intereses de la oligarquía mercantil sevillana). El papel de la ciudad era el de «puerta y puerto», no el de centro de producción; fue cauce más que fuente. O, como dice F. Morales, «Sevilla fue un puerto intérlope entre el Nuevo Mundo y el Viejo. Si su Aduana fue garganta, la ciudad, a su vez, se alzó como garganta de Europa...». Europa, y no sólo España; como muy pronto veremos, si la producción sevillana no se bastaba para cubrir la demanda americana, tampoco se bastaba, en virtud de mecanismos hoy ya bastante bien conocidos, la producción española. Así es cómo a Sevilla cupo un papel bien especial, único realmente, sobre el mapa: fue, advierte M. Morat, «el único mercado a que pueden concurrir todos los productos de Europa y todos los productos de América». A otros puntos podían concurrir, una vez atravesada la garganta, parte. A Sevilla concurrían todos por fuerza. Y no sólo, como advierte Chaunu, los productos europeos, sino también los de otras partes del mundo, que de una forma u otra pueden o quieren llegar a América.

Los mecanismos

En un principio, observa E. Lorenzo, se pensó que los particulares sólo participaran en los intercambios persona-persona, mediante envíos

particulares; el grueso del comercio quedaría reservado a la Casa de Contratación como enorme factoría. La teoría puede resultar un tanto discutible, en el sentido de que no es fácil encontrar en la primera documentación alusiones expresas a esta reserva oficial; pero sea lo que fuere, el hecho es que bien pronto se vio que la cantidad y complejidad de productos a intercambiar debían quedar en manos de la iniciativa privada, quedando la Casa como entidad controladora y fiscalizadora. Tal carácter —privado, pero controlado— tuvo el comercio de Indias, realmente, y con todos los cambios deparados por la coyuntura, de 1503 a 1778.

Felipe II propuso en 1563 la creación de una gran *Compañía de Indias*, capaz de albergar en su seno todas las iniciativas y todos los movimientos de intercambio; tal vez se trataba tan sólo de poner en orden aquella tan heterogénea, a veces caótica mezcolanza de ofertas y demandas, que no siempre, por defectuosa información, o por simultaneidad de proyectos similares sobre una misma operación, marchó como una orquesta bien dirigida. Buena parte de las situaciones de «largueza» y «estrecheza» se debieron a una si se quiere excesiva espontaneidad en la toma de decisiones por los particulares. Pero éstos supusieron que la idea de la Compañía de Indias encerraba el propósito de la Corona de quedarse con la parte del león; y se opusieron al proyecto. Eso sí, la Corona nunca dejó de reservarse sus derechos, mediante una fuerte presión fiscal, como muy pronto hemos de ver. Todo quedó en negocios directos de los particulares y aprovechamiento indirecto —siempre numerario— por parte de la Corona.

No hubo, pues, una Gran Compañía, como las que a fines del siglo XVI o comienzos del XVII fundarían ingleses y holandeses, con o sin participación del elemento oficial. Tal vez este prurito individualizador impidió la acumulación de fuertes capitales y la homogeneidad de los esfuerzos, y, por supuesto, de los propios cargamentos. Un navío, como hemos visto ya, llevaba de todo, probablemente demasiadas cosas, y por cuenta de personas muy distintas. Es cierto que llegaron a formarse «compañías» —que así se llamaron realmente, y sus socios «compañeros»—, pero nunca tuvieron la amplitud de las británicas y holandesas, o, más tarde, de las francesas. Estas compañías —a las que de pasada alude Mercado— se formaban mediante contrato concreto, y por lo general también con un fin concreto. En unos casos se trataba

de repartir las funciones: un socio aportaba el dinero, otro el trabajo, otro las mercancías, otro el barco, otro la ciencia náutica. Más frecuentes parecen las «compañías de cargazón», muchas veces simplemente familiares, y para una operación, o a lo sumo por tres años. Los Espinosa, De la Torre, Illescas, López de Almansa, aparecen con frecuencia, en la documentación, implicados en una «compañía»: pero el capital social en ningún caso llegó a ser grande: del orden de los 5.000 a 10.000 ducados.

En todo caso, el mercader ha de pedir prestado el dinero con que comprará las mercancías que desea enviar a Indias. Ello supone una triple operación: a) el crédito previo, necesario para poner en marcha el proceso; b) la compra de productos en Sevilla, en España o en Europa, que cargar en las naos; c) la venta de estos artículos en Indias, por medio de agentes previamente enviados o conocidos del cargador, o su colocación, mediante contacto, en las ferias de Veracruz o Portobelo. Cada salida de una flota, Guadalquivir abajo, era al mismo tiempo un respiro y una inquietud: se había coronado al fin la operación, pero el resultado dependía de la llegada a buen término de las naves y de la carga. En 1608 se despacharon, y con gran contento de todos, dos grandes flotas, pero en Sevilla, según advierte F. Duarte, «no queda un real contante». La frase es exagerada a todas luces, pero refleja la emoción de la aventura negociadora, una emoción no mucho menor que la de la aventura descubridora. La mercancía podía no llegar a su destino; o, una vez llegada, podía perderse el barco que volvía con el dinero.

El recurso al préstamo supone un encarecimiento por dos motivos: el hecho del préstamo mismo, y la inflación provocada por el uso continuo del crédito. Los frecuentes retrasos de las flotas —sobre todo cuando se hacía preciso invernar en Indias— obligaban más aún a recurrir al crédito (un crédito suplementario) e incrementaban la demora, es decir, obligaban a pagar más intereses. Por eso comenta Mercado que

> los banqueros desta ciudad son en sustancia unos thesoreros y depositarios de los mercaderes... [ ] ...Que, como todos ponen allí su plata, tienen gran suma, con que hacen grandes empleos. Que un banquero en esta república abarca un mundo, y abarca más que el Océano.

La frase será todo lo exagerada que se quiera, pero permite poner en duda el tópico de la relativa modestia de los banqueros sevillanos. De paso, nos permite observar otro tipo de función: la de depositarios de los beneficios obtenidos por el mercader, hasta que llega el momento de invertir de nuevo.

El crédito, y con el grado de incertidumbre que suponía una travesía larga y una duración imprevisible —aparte de lo imprevisible del propio «buen fin»—, añadía otro elemento de que tenemos abundantes noticias para la Sevilla del XVI y primera mitad del XVII: la especulación. Era preciso jugar con un dinero que no se sabía si podía devaluarse, y con unos caudales de retorno que no se sabía si iban a llegar alguna vez. Hubo mercaderes que se prestaron dinero a sí mismos, o prestamistas que pedían dinero prestado a otros. En las Gradas se realizaban las más sutiles y misteriosas operaciones.

> Y en cualquiera de estos tratos —comenta sin mucha satisfacción Mercado— no puede dejar de haber, supuesta la codicia y avaricia humana, algunos engaños y ardides tan ingeniosos y a las veces tan encubiertos, que es menester particular ingenio para entenderlos...

Los trámites a seguir para emprender una operación, en lo que respecta a la esfera oficial, eran lentos, pero suponían una intervención menos fuerte de lo que ordinariamente se supone. El dueño de una nao anunciaba su propósito de enviarla a la Carrera de Indias. Entonces procedía la primera visita de los oficiales de la Casa de Contratación, que inspeccionaban el navío y determinaban sus condiciones: en caso necesario ordenaban las reparaciones y aprestos que juzgaban convenientes. Una segunda visita determinaba si se habían seguido las instrucciones, y el barco podía emprender la siempre incierta travesía. Entonces llegaba el contacto directo entre el *cargador* y el dueño de la nao. A su vez, el cargador pedía licencia a la Casa para enviar mercancías por un valor determinado; una vez obtenida, procedía a la carga, y entregaba registro a la Casa por «valor de lo embarcado». Se operaba entonces el tercer registro oficial para comprobar si el número de barricas, cajas y fardos era igual al consignado. Pero el registro de la mercancía —para desgracia de historiadores— era sumario, especialmente por lo que se refiere a cajas y fardos. Se daba por buena la declaración del remitente, y, por lo general, no se abrían

los envases, hecho que hubiese tenido el carácter de una intromisión. Al fisco le interesaba mucho más lo que llegaba que lo que salía. Así, conocemos mejor los artículos que arribaban al puerto de Sevilla que la intención de sus cargadores de enviarlos a ultramar o no. Y, por supuesto, las noticias son mucho más abundantes por lo que se refiere a lo que llega de la propia América, y especialmente al metal precioso, perlas y piedras.

En las consignaciones de las cargas de ida aparecen palabras como «aceite», «vino», «grano», y «ropa», palabra esta última que incluye casi todo lo demás. Consta, aunque no oficialmente, que el valor de las mercancías enviadas solía ser superior al de las declaradas, o que se declaraba una mercancía por otra. Un cuarto registro ocurría ya en Sanlúcar, para comprobar si durante el trayecto fluvial se habían introducido más bultos. Una vez efectuada la operación, el navío recibía el definitivo permiso de salida.

El volumen del tráfico

Conocemos aproximadamente el arqueo —capacidad de carga de la mitad de los buques que hacían la Carrera de Indias—; no el desplazamiento —peso del buque, con carga o sin ella—, igual a la cantidad de agua desalojada por su obra viva. Contra lo que se ha dicho, conocer el desplazamiento no nos ayuda mucho si no se nos proporciona el desplazamiento de tara y el desplazamiento de carga: en ese caso obtendríamos el peso de la carga. Pero las evaluaciones de los siglos XVI y XVII —y aun del XVIII— no se preocupaban de esos extremos. Tampoco sabemos en determinados casos si el arqueo se refiere al volumen teórico de carga o al volumen seguro, esto es, el correspondiente a la línea máxima de flotación. Que tampoco nos resultaría en exceso útil si no sabemos con exactitud la medida del «tonel» o «tonelada». La palabra viene de la barrica de vino de tamaño intermedio (mayor que el moyo y menor que la pipa), y el volumen no difiere escandalosamente de una tonelada de agua actual, es decir, de un metro cúbico; aunque sabemos que hubo variaciones en sus medidas a lo largo de los siglo XVI, XVII y XVIII. La última medida —166 palmos cúbicos— no se corresponde con las empleadas en la primera centuria. Por otra parte, es importante conocer la capacidad de carga de un na-

vío, pero el dato no lo dice todo, porque casi nunca sabemos sí el navío iba a plena carga o no.

Ahora bien: sea cual fuere la cantidad exacta de productos que hacían la Carrera de Indias, su volumen no va a asombrarnos, o, si hemos adquirido algún prejuicio al respecto, puede parecernos, más bien, asombrosamente corto. A lo largo del siglo XVI, son despachados para América de 30 a 120 barcos anuales, —rara vez un número mayor—, que transportan de 5.000 a 25.000 toneladas de mercancía: crece más rápidamente la carga que el número de barcos, porque los barcos son cada vez más grandes. En conjunto, es un volumen de tráfico relativamente pequeño, comparado con el movimiento coetáneo de los grandes puertos atlánticos —¡y el de la propia Sevilla con el resto del mundo!—, que despachaban cientos o hasta miles de embarcaciones al año.

Por lo que se refiere a Sevilla, y aunque las cifras de que es posible disponer no son seguras, por la irregularidad de los movimientos y el riesgo que entraña toda extrapolación, da la impresión de que el volumen del movimiento que circulaba por el Guadalquivir era de ocho a doce veces mayor que el de barcos despachados a o desde América: ya se tratase de tráfico regional —sobre todo con Sanlúcar, Puerto de Santa María y Cádiz—, con el resto de la Península —especialmente Lisboa y puertos del Cantábrico, pero también con Málaga, Alicante y Barcelona—, o ya del europeo, que ponía en asiduo contacto a Sevilla con los puertos flamencos, franceses, ingleses, alemanes, italianos.

Medido en volumen y comparado con la totalidad, el tráfico de Sevilla con América se nos antoja de una modestia casi ridícula. Para comprender su verdadera trascendencia es preciso tener en cuenta su profunda significación histórica —de contacto, casi el único existente, entre dos mundos—, y, sobre todo, el valor de la mercancía transportada. El tráfico con América es preciso medirlo cualitativa y no cuantitativamente. Basta recordar un caso extremo: la nao *Victoria*, la que dio la primera vuelta al mundo, tenía un arqueo de 90 toneles y llegó cargada con 20 toneles de clavo procedente de las Molucas; aparentemente bien poca aportación para un penosísimo viaje de tres años. Y sin embargo, no olvidemos que vendida aquella especia, no sólo se amortizó con creces toda la expedición de Magallanes, sino que los supervivientes de la empresa se hicieron ricos para toda la vida.

El metal precioso venido de América transformó radicalmente la economía no ya de Sevilla o de España, sino de toda Europa, o si aceptamos tesis tan autorizadas como las de Chaunu, P. Vilar o F. Spooner, la de todo el mundo: la *économie-monde* de que habla el primero de los autores citados cerraba su nudo en Sevilla. No tanto por la fabulosa cantidad de tesoros que arribaban a su puerto —que no dejaba de serlo— como por el hecho de que el oro y la plata eran metales raros en la Europa de la era de los descubrimientos; de suerte que la riqueza hay que entenderla en función de lo que entonces se consideraba maravilloso y capaz de transformar la vida y las actividades de un continente, y no en función de lo que hoy podrían significar las cifras absolutas: que aún siguen significando mucho.

Ahora bien, ¿qué inapreciables artículos enviaba Europa para merecer tan increíble pago? Simplemente trigo, galletas, vino, aceite, camisas, zapatos, armas blancas o de fuego, agujas, espejos, sal. Artículos que en el Viejo Mundo eran corrientes, pero que en el Nuevo tenían un valor tan inapreciable como el metal precioso en la otra orilla. Fue una experiencia que contaba con muy pocos precedentes en la Historia Universal, y que se dio con mayor originalidad y dramatismo que en ninguna otra parte y en ninguna otra época durante las dos o tres primeras generaciones de la colonización de América. Las cosas valen en la medida en que se las necesita. No fue el capricho, ni tampoco la mala conciencia preconcebida lo que permitió a los mercaderes establecidos en Sevilla vender tan caros sus artículos ordinarios sino la famosa «ley de bronce» de Adam Smith, la ley de la oferta y la demanda.

La filosofía del siglo XVIII comprendería mucho mejor esta ley, en la que el metal precioso no es sino una variable en función de otras variables. Una caso de inflación infinita —existencia de una cantidad dada de dinero, falta absoluta de artículos que comprar— aparece en la obra de Defoe (más didáctica en su intención de lo que aprecia un lector infantil), cuando Robinson encuentra en su isla un cofre lleno de monedas de oro, y con asombrosa rapidez pasa de la exultación a las lágrimas al preguntarse qué puede comprar con tanto dinero en una isla desierta. En la América de los primeros colonos rara vez se llegó a un caso de inflación infinita, pero hubo situaciones no muy distintas de ella. Los datos que nos proporciona Cieza de León para el Perú de los años 30 y 40 del siglo XVI nos recuerdan un tanto a la situación de

Robinson Crusoe. Después del reparto de los tesoros de Atahualpa y el Coricancha, cada soldado de Pizarro se vio dueño de una cantidad de metal cuyo valor no bajaría —en capacidad adquisitiva de la Europa del siglo XVI— de los 100 millones de pesetas de 1992, mientras el propio Pizarro pudo quedarse con casi 1.000 millones. Todos inmensamente ricos. Pero el propio Cieza de León nos proporciona noticia de algunos precios, que, traducidos de nuevo al lenguaje de 1992, se acercarían a éstos: una camisa, 200.000 pesetas; un par de zapatos, más de medio millón; unas espuelas, 350.000; un caballo, como mínimo 50 millones.

El volumen del tráfico Sevilla-América medido en carga transportada es muy pequeño; no puede esperarse otra cosa de unos colonos que hasta 1560 no llegaron a superar la propia población de Sevilla. El número de demandantes era muy reducido; el de la demanda, considerada *per capita*, muy superior al normal, porque los conquistadores de América no sólo carecían de todo, sino que se juzgaban con capacidad y merecimientos para adquirirlo todo; al mismo tiempo que para ellos, empleando el término tan caro a fray Tomás de Mercado, el metal precioso, por razón de su abundancia, se «estimaba en menos», es decir, se había devaluado. Para un conquistador era mas «preciosa» una espada que una buena onza de oro; o un caballo que un saco lleno del amarillo metal. Así es como el carácter verdaderamente revolucionario del tráfico vino dado por el valor que cada parte concedía al bien adquirido, es decir, no por el volumen, sino por el importe de las compraventas. Fue este importe el que transformó la economía del mundo.

El tráfico con Europa

Si Sevilla fue un puerto de notable intercambio con los principales centros del Atlántico europeo, y en menor medida con los del Mediterráneo, este intercambio se hizo más intenso a raíz del establecimiento de la Cabecera de Indias; y esto por dos razones: primera, porque parte de los artículos que se enviaban al otro lado del Atlántico habían de ser adquiridos en distintos puntos de Europa —cuando no eran los extranjeros los primeros en personarse en Sevilla para venderlos a un intermediario o comisionista—; y segunda, porque el aumento

de población, del nivel de vida y del mismo cosmopolitismo de Sevilla aumentaba la demanda de productos de todas clases, y especialmente los de calidad.

Sevilla enviaba y recibía casi todo por el río. Del *Repertorio* de Juan Villuga deduce Vicéns el volumen del tráfico interior de la Península en tiempos de los Austrias. Sevilla no aparece entre las ciudades más comunicadas por tierra, ni mucho menos. El eje Sevilla-Córdoba, que pudiera parecer el más intenso de cuantos confluían en la ciudad hispalense, queda por debajo del Toledo-Ávila, Valladolid-Medina, Medina-Burgos y hasta Medina-Plasencia. Tales conclusiones concuerdan con los resultados a que ha llegado, sobre el mismo punto, Gonzalo Menéndez Pidal. El contacto de Sevilla con el exterior era ante todo marítimo-fluvial. Si el *compás de las naos* estaba abarrotado todo el año —unas acoderadas a otras, atracadas a los pantalanes o fondeadas en pleno río—, y las embarcaciones en escala a la espera de un más cómodo atraque formaban un auténtico rosario de varias millas de longitud, aguas abajo —hasta Gelves, El Copero, o hasta Coria—, no se trataba sólo, ni siquiera en su mayor parte, de naves de Indias.

> Lo que le daba un aspecto pintoresco de bosque de velas y al Arenal de una feria permanente —advierte Domínguez Ortiz— era debido al intenso comercio internacional que Sevilla sostenía desde la Edad Media, y que progresó notablemente a favor de las nuevas circunstancias.

O, como dice Mercado, Sevilla es «puerta y puerto principal de toda España, a do se descarga lo que viene de Flandes, Francia, Inglaterra, Italia y Venecia». Centro de exportación de lana, vino, aceite y sal, importaba todo tipo de géneros, desde metales —de que andaba mal provista— hasta textiles. Posiblemente, Sevilla enviaba más de lo que recibía, habida cuenta de la cantidad y calidad de sus productos agrícolas; hasta que el establecimiento de la Cabecera de Indias vino a invertir los términos, al aumentar de forma decisiva la llegada de manufacturas extranjeras. El hecho, que no fue conveniente para lo que en términos de hoy llamaríamos balanza exterior española, no fue malo en principio para Sevilla, cuya exportación de productos manufactura-

dos nunca había sido abundante, y que ahora podía aprovecharse del incremento de las compraventas, los beneficios en el cambio Europa-América, o, en el peor de los casos, la sustanciosa comisión que el comerciante o agente sevillano cobraba al extranjero por cargar su mercancía en las flotas y galeones.

De la presencia de buques extranjeros en el Guadalquivir nos dan alguna idea ciertas cifras tomadas casi al azar. Con motivo de la amenaza de una flota inglesa, y según un estudio de Schäfer, entraron en Sevilla, del 7 de octubre al 19 de noviembre de 1597, un total de 94 barcos de 40 a 160 toneladas; de ellos, 38 procedían de Hamburgo y la Hansa, 23 eran franceses, 21 escandinavos; el resto, escoceses, irlandeses y flamencos. Entre las cargas aportadas figuran madera, bacalao, cebada y paños. Pero sabemos que en sólo seis días, del 25 de abril al 1.º de mayo de 1605, llegaron a Sevilla 27 navíos franceses, 19 ingleses, seis escoceses, dos holandeses y uno flamenco. O que a lo largo del año 1606 salieron de Sevilla 229 navíos para Francia (sobre todo para Calais y Rouen); 87 para Inglaterra, 52 para otros puertos de la Península, 34 para Italia, 14 para Canarias, siete a Madeira, tres a Angola, dos a Filipinas, dos a Alemania, uno para Brasil y otro para Azores.

El reparto no es aleatorio, ciertamente, y en cada caso depende de la coyuntura, o de las decisiones colectivas, en una época en que era más frecuente la navegación «en conserva» o en convoy, que la de los navíos sueltos. Seguramente no debe extrañarnos demasiado la relativa escasez de barcos italianos en el quicio de los siglos XVI-XVII, cuando Génova ya no era, como en tiempos de los Reyes Católicos o de Carlos I, uno de los principales puertos «atlánticos». El hecho es que en el citado año de 1606 salieron para distintos puertos europeos 432 buques. Para América, sólo 65.

Quizá sea éste el punto indicado para recalcar que el tan repetido «calendario» sevillano es sólo una verdad a medias. Ante todo, porque, como ya hemos visto y volveremos a ver, la llegada y salida de las flotas indianas no se hacía a fecha fija, ni mucho menos; y en segundo lugar, porque una cosa es el tráfico cualitativo —dependiente de lo que va y lo que viene de la otra orilla del Océano— y otra cosa es el cuantitativo. Las transacciones serían menos fuertes fuera del «tiempo de flotas»; pero las entradas y salidas de buques, o su presencia en el puerto sevillano eran una realidad continuada. Es más, hay motivos

para pensar que en invierno, por razón de las expectativas y de las numerosas recaladas en puerto seguro, el Guadalquivir estaba tan atestado de naos, si no más, como en verano.

La llegada de América

Cuando una *flota* llegaba a las cercanías del Arenal —ya lo hemos visto— Sevilla entera se alborotaba. Se llenaban las calles, se adelantaban operaciones, se suspendían actos oficiales a la espera del feliz atraque, y todo el ritmo de la ciudad adquiría un pulso distinto, durante semanas enteras. La actividad era tan intensa a la salida como a la llegada de los barcos; la expectación, no cabe duda, era mucho mayor a la llegada. Y ello porque, aunque de América arribaba toda clase de productos, algunos de gran valor como las materias tintóreas, venía, sobre todo, la contraprestación de los artículos enviados en forma de las impresionantes «cargazones» de metal precioso: que no sólo permitían finiquitar con éxito la operación, sino que convertían a Sevilla en una verdadera Jauja europea, porque el dinero es eminentemente difusivo, y tiende a desparramarse.

Los trabajos pacientes aunque siempre discutidos de Hamilton arrojan un balance que se ha venido repitiendo hasta la saciedad: entre 1503 y 1660 llegaron de América a Sevilla 181.000 kilos de oro y 17 millones de kilos de plata. El recuento no es fácil. Se han perdido datos, los conceptos de entrada son muy distintos, no conocemos la proporción del contrabando, el valor y la ley de las monedas varía. Chaunu prefiere aumentar la cifra a 300.000 kilos de oro y 25 millones de kilos de plata; y Carande aconseja duplicar las cifras de Hamilton —360.000 y 34 millones, respectivamente—, si queremos andar más cerca de la verdad. Últimamente sólo E. Lorenzo Sanz tiende a disminuir los valores; la tendencia general es a estimar una realidad superior al registro. Sea lo que fuere, tiene una parte de razón —aunque esté movido quizá por la vanagloria— el cronista Morgado cuando afirma que «pudieran empedrarse de ladrillos de plata y oro las calles de Sevilla, con los tesoros que han entrado en ella».

Mucha más plata que oro, como se ve. Si los primeros registros son preferentemente auríferos, la proporción de plata va aumentando, hasta que por 1550-1560 se hace mayoritaria, no ya, por supuesto, en

volumen o peso, sino también en valor: y por gran diferencia. No quiere ello significar, como se ha pensado en ocasiones, una disminución de la llegada de metal amarillo, sino un aumento del metal blanco. El estudio de Lorenzo, un tanto antitópico, pretende, primero, que la proporción de oro no fue tan baja como se supone, y, segundo, que alcanzó su máximo hacia 1560, pero no experimentó una ulterior disminución en cifras absolutas; la creciente superioridad proporcional de la plata es un extremo que queda fuera de toda discusión. La razón de este proceso evolutivo es bien sencilla: los conquistadores españoles encontraron ya oro recogido por los indios, que valoraban en alto grado este metal; las remesas de plata requerían, en cambio, el laboreo o hasta el hallazgo de las minas, y sólo con el tiempo alcanzó el beneficio cifras apabullantes, sobre todo a partir de la introducción del método de la amalgama de la mena argentífera con el mercurio, a comienzos de la segunda mitad del siglo XVI. Por contra, los españoles no dieron con muchas minas de oro «nuevas». Si hubieran encontrado los fabulosos yacimientos de California, o tan siquiera los del Brasil —descubiertos por los portugueses a fines del XVII—, otra hubiera sido la historia. Cuando analicemos la marcha de la coyuntura, contemplaremos las consecuencias de este creciente predominio de la plata sobre el oro.

La cantidad de metal precioso que llegaba de América casi nunca dejó de crecer entre 1503 y 1591, o si se quiere, hasta 1610. En un principio, hasta 1515, procedía casi todo de La Española, cuyos primeros yacimientos fueron encontrados ya por Colón; entre 1516 y 1525 aportan también una proporción notable Cuba y Puerto Rico. Los envíos de la Nueva España comenzaron a raíz de la hazaña de Hernán Cortés, pero en un principio fueron sólo producto del botín. Por cierto que la plaza más valiosa, el famoso calendario azteca regalado por Moctezuma a Cortés, y que Bernal Díaz del Castillo interpretó como «un sol de oro, grande como una rueda de carreta», fue «intervenido» por un corsario francés, y todavía hoy se encuentra en el museo del Louvre. No es hasta 1530 cuando la Nueva España se pone definitivamente a la cabeza, hasta mediados de siglo. A partir de 1550, se consagra como competidor el territorio de Tierra Firme, y singularmente el reino del Perú. El primer envío masivo, realizado por el bachiller Lagasca cambió la historia de Europa y acabó con la depresión del emperador en la Dieta de Passau. En el período 1555-1560, la flota de

Tierra Firme aportaba anualmente unos 1.028 millones de pesos en metal precioso, y la de Nueva España 624 millones. De las Antillas venían 34, y de Honduras 26. Tierra Firme se convirtió así en el manantial más importante del fabuloso chorro de plata —procedente de minas mundialmente tan famosas como las de Potosí u Oruro—, pero su aflujo, quizá por el mecanismo más complejo de las comunicaciones, fue más desigual que el mexicano. En otras palabras, Perú aportó más, pero también provocó más quiebras. El nerviosismo por el destino de los galeones o flota de Tierra Firme es el más fácilmente perceptible en el ambiente de Sevilla.

En su conjunto, la llegada de metal de Indias fue una inyección de riqueza capaz de modificar la economía europea, e incluso la del Medio Oriente, o los intercambios que se realizaban con los confines de Asia: tiene razón Hamilton cuando afirma que sólo el éxito del descubrimiento de Colón hizo posible el éxito del descubrimiento de Vasco de Gama. Pero no puede decirse que este precioso caudal fuese regular. Lo largo e incierto de la navegación, los temporales, las guerras, la piratería, impusieron sustanciales fluctuaciones que llevan a alternar los años de «largueza» con los de «estrecheza». La economía se adapta rápidamente a un ritmo o caudal determinados, y si en un año de la década de los 60 se registraba en Sevilla un descenso del aflujo a un nivel que hubiera enloquecido de alegría, por ejemplo, en los años 30, la conmoción era inmensa, y, por supuesto, el número de quiebras era mayor que el que hubiese provocado por 1530 la falta absoluta de remesas por un año.

De todo aquel caudal se hizo tópico decir que el 20 por 100 correspondía al Rey y el 80 restante a los particulares. Tal creencia se basa en la ley del «quinto Real», ya vigente en Castilla antes del Descubrimiento, y que se aplicó a América desde el establecimiento de la Casa de Contratación. Sin embargo, lo normal es que la Corona reciba bastante más de 1/5. Por ejemplo, el promedio anual del período 1503-1530 fue de 50 millones de maravedíes para los particulares, y 21 millones para la Real Hacienda. En 1531-1550, de 333 millones anuales, 268 fueron a destinos privados y 68 al Fisco. En 1608 llegaron 9.223.693 ducados, de ellos 2.221.186 «para Su Majestad», y «sólo» 7.002.507 para particulares. La proporción en 1611 es muy parecida: 2.058.370 para el Rey y 7.556.228 para los demás. Las razones por las que la Corona parece percibir bastante más de 1/5 del total del aporte

metálico son muy diversas. Entre ellas tenemos las posibles ocultaciones de metal que llegaban para particulares, pero quizá, sobre todo, un hecho muy sencillo, en el que, sin embargo, casi nunca se ha reparado: el Rey recibía 1/5 de *todo* el metal precioso que producían las minas americanas, mientras los particulares establecidos en Sevilla no recibían más que el pago de las mercancías que habían enviado, con independencia de la producción real de las minas indianas; una parte de los 4/5 que no correspondían al Rey se quedaba en Indias, se tesaurizaba, o más bien circulaba por su territorio, no exento de movidos mercados. Conforme la sociedad criolla se iba organizando, la circulación interna de moneda se hacía mayor.

¿A cuenta de qué recibían los particulares la riada de metal precioso? Una visión ingenua sólo ve rapiñas o envío gratuitos de conquistadores y colonos, como si éstos no tuvieran otra misión que enriquecer a los peninsulares. Una visión sensata admite que las remesas de metales indianos no fueron más que la *contrapartida* de los artículos enviados por los peninsulares o por los extranjeros a los mercados americanos, por abusivos que fuesen los precios impuestos (más tarde volveremos sobre la cuestión). El análisis documental nos insinúa que ambas versiones, por extraño que parezca, encierran un poco de verdad. En 1568-1569 se exportaron mercancías por un importe de 1.110.000 pesos, y las remesas metálicas recibidas fueron de 2.295.000. Fue un año excepcional, pero el hecho es que el metal que se recibe supera siempre el importe de lo que se ha vendido. E. Lorenzo halla las siguientes proporciones: un 61 por 100 va a parar a los mercaderes y cargadores; un 26 por 100 a otros particulares, con frecuencia familiares y allegados: también, entre otros, acreedores. Y un tres por ciento va destinado a «difuntos», ya sea por derechos adquiridos, ya como sufragio. Hay que concluir que la emigración española del siglo XVI —como la propia española o la italiana del siglo XIX y aun del XX— tenía en determinados casos un cierto sentido de ayuda familiar, en ocasiones, tal vez, sacrificada.

Otros productos americanos

El oro y la plata deslumbran a todo lo demás. Pero no son más que una parte, en estricto sentido volumétrico relativamente peque-

ña, de lo que llega a Sevilla procedente de las Indias. Otros materiales preciosos son las perlas, que a partir del viaje de Pero Alonso Niño se hicieron uno de los artículos ultramarinos más buscados. Las pesquerías de Cubagua-Margarita-Cumaná fueron, durante el primer tercio del siglo XVI, el centro suministrador más importante. Al agotarse los ostrales de Cubagua hacia 1535, los extractores se asentaron en Cabo de la Vela. Margarita continuó produciendo perlas toda la centuria. La Corona, según Las Casas, percibía de 1/5 a 1/10 del beneficio de esta pesca preciosa. Llegaban a Sevilla también esmeraldas de Nueva Granada, rubíes, zafiros y topacios de Tierra Firme y Perú.

Un producto que tardó poco en revalorizarse fue la cochinilla, de la que encontramos las primeras noticias por 1523. Era un pequeño insecto del que se obtenía un colorante de vivo tono rojo, mucho más intenso y resistente que la grana, u otros conocidos. La cultivaban los indígenas en México, Yucatán y Guatemala; luego también se cultivó en Santo Domingo y Cuba. Muchas veces siguieron los indios siendo dueños de la producción, de suerte que una buena parte de las monedas europeas que recibieron los aborígenes del Nuevo Mundo procedía de la compraventa de la cochinilla, muchos años antes de que se instalaran los primeros «obrajes». De 1557 a 1598 se recibían en Sevilla unas 6.000 arrobas anuales de cochinilla, nada menos que 1/5 del Valor consignado del oro y plata que llegó por entonces; aunque el hecho apenas haya sido comentado.

América enviaba también palo brasil —de Santo Domingo y Cuba: el nombre de la colonia portuguesa, y su producción útil, vendrían después—, y rojo; o el violado Palo Campeche, que se iría consagrando con el tiempo. El añil fue descubierto en Nueva España hacia 1560 por Pedro de Ledesma, y consagraría a América como primera productora del mundo en materias colorantes.

Los cueros irían aumentando poco a poco, conforme se consagraba el desarrollo de la ganadería criolla; pero acabarían convirtiéndose en uno de los más importantes artículos del viaje de retorno. A fines del XVI venían anualmente unos 130.000 cueros, procedentes en su mayor parte de la Nueva España. El azúcar —la caña fue implantada por los europeos en el Nuevo Mundo— tendría un impulso más tardío, y sólo en el siglo XVII (y por supuesto, en el XVIII) serían fundamentales el cacao, el café y el tabaco: conforme América iba cambiando los gustos de Europa.

Por lo que se refiere al valor, que no al volumen, y prescindiendo de toda clase de materias preciosas, sirvan las siguientes proporciones para el último cuarto del siglo XVI:

Cochinilla	42 por 100
Cueros	26 por 100
Azúcar	13 por 100
Añil	10 por 100
Jengibre	7 por 100
Otros	2 por 100

Capítulo II

FLOTAS Y GALEONES

Como han destacado A. García-Gallo o I. Sánchez Bella, la organización del imperio español hubo de ser radicalmente improvisada. La realidad de América resultó ser tan inmensa como inesperada —hasta para el mismo Colón— y no contaba con precedentes en la Historia Universal. Si hubo que inventar los virreinatos y las gobernaciones, las reducciones y encomiendas, la asimilación cultural o las técnicas misionales, fue necesario arbitrar también un sistema de comunicación y transporte en que ni la distancia ni el tiempo de navegación sin escalas recordaban tampoco precedentes históricos. La Casa de Contratación, el centralizar el tráfico en Sevilla, y someterlo al control —pero no a la iniciativa— del Estado, dio el primer paso en el camino. Pero era preciso encontrar los medios para ponerlo todo en movimiento regular y funcional: había que encontrar el camino mismo —la ruta—, lejos ya de los juegos de azar y aventura de los primeros descubrimientos, y las fechas más convenientes para realizar la navegación.

La Carrera de Indias: Orígenes y evolución

Fue un hecho histórico que Colón, puesto en buscar algo más apetecible que las idílicas pero pequeñas Bahamas, derivase hacia el sur, para encontrar las Antillas. Las Antillas fueron la puerta principal de entrada de los españoles en el Nuevo Mundo, y nunca, a lo largo de más de tres siglos, perdieron ese papel funcional. De allí derivaban las rutas a la Nueva España —México y sus territorios dependientes—, a América Central y a Tierra Firme —Colombia y Venezuela—; luego, por

extensión, —a través del istmo panameño—, a Ecuador, Perú y Chile. Sólo el Río de la Plata quedó al margen de las rutas tradicionales, y quizá no fue una casualidad que no empezara a cobrar importancia hasta la época del comercio libre, ya bien entrado el siglo XVIII.

Si las Antillas —se hizo casi ritual que la primera tierra americana avistada fuera la Deseada; también Guadalupe o Martinica— fueron siempre el punto de la primera escala en las Indias, la última escala en España no era Sanlúcar, sino las Canarias. El papel de las Islas Afortunadas es fundamental, no sólo por suponer un pilar avanzado antes de lanzarse las naves a la aventura del Océano, sino que su posición geográfica, en la embocadura del «callejón de los alisios», constituía un punto de partida casi obligado. Luego, y simplificando un poco las cosas, todo consistía en dejarse llevar. No nos extrañe que en Canarias no hubiera un grado de fiscalización muy alto: en las islas había relativamente poco que exportar a América, y llevar a ellas artículos de contrabando para cargarlos allí hubiera resultado más caro que «meterlos» en Sevilla, Sanlúcar o Cádiz: las preocupaciones oficiales —y de eso pueden dar buena cuenta los investigadores— versaban mucho más sobre lo que venía que sobre lo que iba; y la ruta de regreso —la «vuelta de Poniente»— no pasaba por las Canarias, sino que cruzaba mucho más al norte, para no empantanarse luchando con vientos contrarios.

Hasta 1521, la navegación se hacía por navíos sueltos, carentes de protección, con libertad absoluta de ruta y fechas. Cierto que en una época en que la diferencia entre un barco mercante y otro de guerra era muy pequeña, cuantos buques de Indias obtenían permiso podían artillar cañones; pero cada cual habría de defenderse y arreglárselas por su cuenta. Pronto, sin embargo, aprendieron los españoles a comprender los peligros naturales, como los temporales de invierno cerca de las costas europeas, el desenso excesivo en latitud del alisio durante la mitad del año, y los temibles ciclones tropicales, en la embocadura del Mediterráneo americano, de fines de junio a primeros de octubre; por todo ello, tendían a escogerse como fechas de partida las correspondientes a la primavera o a comienzos del otoño. Y no aprendieron hasta más tarde a tomar experiencia de los peligros humanos, flotas o piratas, como se comprobó con evidente desgracia en el primer envío de los tesoros de Cortés.

En 1520, declarada la guerra entre España y Francia, los particulares enviaron instancia de protección a la Corona, con la consiguiente

organización de la Armada de Indias y el pago de la Avería. Desde 1526 se hizo usual —aunque no obligatoria— la navegación en conserva, esto es, en grupo o convoy, protegida la flota por la Armada de Indias durante las primeras y más peligrosas singladuras (o durante las últimas del regreso). En 1543 se impuso una sola flota anual, para evitar la costosa multiplicación de expediciones, con su correspondiente escolta. Esta flota se mantenía unida hasta la llegada a las Antillas Menores o mar del Caribe, donde los barcos diversificaban en abanico sus rutas. A partir de 1561 se ordenó que todos los navíos tenían que ir forzosamente con la flota; aunque la verdad es que nunca dejó de haber una mínima navegación de barcos sueltos, siempre con permiso especial.

Y en 1561 se impuso el definitivo sistema de dos expediciones anuales con destinos distintos: se hizo costumbre llamar flota al convoy que tenía como puerto final Veracruz (Nueva España), y galeones al que terminaba en el istmo de Panamá (Nombre de Dios o Portobelo), bien entendido que el galeón era el navío más frecuente en ambas formaciones, y que en determinadas temporadas la expresión *Galeones* podía ser sustituida por la de flota de Tierra Firme.

Chaunu ha llegado a la conclusión de que el 85 por 100 de todo lo que iba o venía de América —incluso en contingente humano— lo hacía a través de las flotas y galeones: más de lo que en principio se pensaba, aunque, como se ve, la obligatoriedad del sistema nunca fue total, o era burlada en ocasiones. El motivo para la navegación en conserva era triple: integrar la protección en un solo servicio, aumentar, por razón del número, las posibilidades de defensa, y asegurar la ruta. Los pilotos más experimentados guiaban a la totalidad del convoy, que ahorraba así tener que contratar tantos diestros capitanes como naves: el procedimiento, aunque más barato, acabó siendo fatal, porque la comodidad limitó los estudios náuticos y se redujo —sobre todo en el siglo XVII— el número de pilotos de primera calidad. Pero la vista recíproca de los navíos —que de noche se comunicaban con farolas— infundía confianza a todos, incluso a quienes nunca habían hecho la Carrera.

La organización

Treinta, sesenta, cien, ciento veinte barcos salían del Guadalquivir en riguroso turno; algunos llevaban semanas esperando en Sanlúcar o

Cádiz. Sólo en alta mar se reunía el amplio enjambre flotante. Lo constituían navíos de todas clases y de muy distinto andar, que —como es costumbre en toda navegación agrupada— exigía el sacrificio de los más rápidos, que arriaban velas cuando era necesario, en beneficio de los más lentos, que iban a todo trapo siempre que las condiciones del viento lo permitieran. De aquí que la navegación en conserva fuese siempre más lenta que la de navíos sueltos.

Las carabelas desaparecieron pronto. Aptas como ningún otro barco para descubrir, como escribió Colón en su *Diario*, terminaron su misión con el fin de la era de los descubrimientos, porque su capacidad de carga era muy escasa. Perduraron por más tiempo las naos —como la *Santa María*—, barcos de 100 a 200 toneladas, dotados de tres mástiles, más elevado el central, y amplias bodegas. Una versión de la nao más práctica para el transporte era el galeón, panzudo y solemne, de elevado castillo de popa y altas velas: fue el navío por excelencia de la Carrera de Indias. Aunque también abundaban barcos todavía más pesados, como las carracas mediterráneas o las urcas flamencas, de varios cientos de toneladas y torpe andar, pero resistentes y en cuyas bodegas parecía caber medio mundo. Y había barcos menores, por lo general más rápidos, como poacras y jabeques, muchas veces con misiones auxiliares.

De toda la flota, la Corona escogía los buques más prestantes, y los alquilaba, para que desempeñaran la función de Capitana y Almiranta: en ellas iban respectivamente, el capitán general y el almirante de la gran caravana marítima. La Capitana abría marcha, y, merced a uno de los pilotos más experimentados, marcaba el rumbo; la Almiranta cerraba el cortejo, como pastor que guardaba a su rebaño: el almirante era, en cada flota, la suprema autoridad. Para hacer más rentable el arrendamiento de los barcos oficiales, se permitía que llevasen también mercancías, sobre todo de calidad. El oro y la plata del Rey venían, siempre que ello fuera posible, en la Capitana y la Almiranta.

Dos barcos de guerra podían ser pocos, sobre todo en tiempos de peligro. Para conjurar éste, se preparó la Armada de Indias, con finalidad exclusivamente bélica, o, por mejor decirlo, protectora. Hasta mediados del siglo XVI, vigilaba el triángulo cabo de San Vicente-Canarias-Azores, que era el de mayor riesgo, aunque en ocasiones se destacó una Armada hasta el otro lado del Océano. En tiempos de Felipe II se hizo casi costumbre que la Armada acompañase a la flota de Tierra

Firme, la más amenazada por los ataques piráticos. Subsistió en el siglo XVII, aunque en decadencia; en 1620 contaba con 20 galeones; en 1655 sólo eran cuatro.

Una función muy distinta era la que desempeñaba el *navío de aviso* —a pesar de su expresión en singular, los había en buen número—, que poseía las facultades que faltaban a los galeones: rapidez y agilidad. Su misión no consistía en el transporte, sino en la transmisión rápida de noticias, tanto de eventos producidos en España o en Indias, como para dar cuenta de la venida de una flota: el conocimiento previo permitía la preparación de las operaciones, y muchas veces originaba un inmenso suspiro de alivio. Gracias a sus informes, se podía conocer la fecha aproximada de la llegada de las flotas, si venían muchos o pocos barcos, mucho o poco oro, o qué producto era el que más se echaba en falta en la otra orilla.

> Interesaba saber —observa Morales— que en Indias se necesitaban determinadas mercancías, pero más importaba que los barcos trajesen con tales noticias metales, pues una buena parte de ellos se destinaban a pagar las vitualles y productos remitidos hacia América.
>
> Tan esencial es la misión del aviso —comenta por su parte E. Lorenzo— que esta nave es capaz de organizar o deshacer flotas, elevar o bajar los precios, animar o adormilar a Sevilla, alargar o reducir las comisiones, dar largueza o estrechez a los cambios.

El calendario

En 1526, tras encargarse a Hernando Colón y al cosmógrafo Diego de Rivero el «Padrón» o mapa general de Indias, se discutió en la Casa de Contratación cuál sería la fecha del año más adecuada para efectuar la Carrera de Indias, tanto de ida como de retorno. Parece que fue por entonces cuando comenzó a imponerse la tradición de salir de Sevilla en primavera y regresar pasada la época de los huracanes, en octubre, si el tiempo o los trajines lo permitían; de lo contrario, se regresaría en la primavera siguiente. Este calendario se impuso definitivamente cuando se generalizó la navegación en conserva; sin embargo, por los años 60 del siglo XVI, cuando se separaron flotas y galeones, se

hizo preciso modificar el calendario, tanto por razones climáticas y técnicas como para espaciar de un modo razonable las operaciones.

La «verdad oficial» es la de que la flota salía a comienzos de abril para Nueva España, y los galeones en agosto para Tierra Firme. La realidad es mucho más compleja, y viene determinada tanto por los retrasos burocráticos como por el estado del tiempo, la abundancia de mercancías, las dificultades del crédito, etc. Por lo general no salía una flota hasta que hubiese cargado un número razonable de barcos. Una coyuntura «normal» permitía la puntualidad; la escasez o abundancia retrasaban la salida: en el primer caso, porque se imponía la espera hasta el momento de obtener una carga razonable, y en el segundo, por la dificultad en facturar y controlar un enorme volumen de tráfico. Por término medio, las flotas salían en mayo, y los galeones, si no podían hacerlo en septiembre, preferían dejar el viaje para comienzos de la primavera siguiente. No siempre detectamos un retraso, porque también podía adelantarse la fecha fijada si alguna circunstancia lo aconsejaba. Por ejemplo, informes recibidos a comienzos de 1600 anuncian que los holandeses están preparando una armada de guerra, se supone que con destino a Indias. El duque de Medina Sidonia, supremo consejero como casi siempre en estos casos, solicita que la flota adelante su salida, para anticiparse al peligro.

Los galeones regresan casi siempre al año siguiente al de su partida. Los navíos de una flota podían regresar en el otoño. Sin embargo, la costumbre más frecuente era invernar en Indias; los galeones salen de Nombre de Dios en febrero, hacen escala en Cartagena, y en La Habana se unen a la flota, que salía de Veracruz en marzo. En abril tenía lugar la partida definitiva de ambas, ya en plan de regreso, para estar en Sevilla por junio o julio. La lentitud era obligada en barcos de carga, bajo el sistema de convoyes, y en tan larga travesía. Por otra parte, las alteraciones de fechas, aunque rompían el ritmo de flujo de bienes y originaban perjuicios, tienen también su razón de ser, y la realidad marcha más acorde con la coyuntura que con el reglamento teórico.

Los principales incovenientes de una invernada en Indias son sin duda estos dos: los mayores gastos de mantenimiento —solamente por derecho de Avería el invierno costaba de 140.000 a 150.000 ducados—, y el envejecimiento de los navíos, más rápido en las costas del Caribe que en las europeas, por las plagas de la madera —la *broma*, la carcoma—, por los menores medios de mantenimiento y por la superior sa-

linidad de las aguas. Chaunu calcula que, por término medio, en cada ciclo un navío permanece en puerto —en Sevilla, en escala o en destino— un total de 18,5 meses, frente a sólo cinco meses de navegación efectiva. El sistema se nos antoja perezoso, pero se hacía cada vez más inevitable conforme tendían a generalizarse los grandes movimientos. Las operaciones —contrato, crédito, compra, estima, carga, registro, venta— requerían su tiempo, y la precipitación, conveniente para unos, hubiera sido un desastre para otros. Había que arbitrar el sistema menos malo para todos. Operaciones de alcance mundial como las que aquel transporte llevaba aparejadas no se realizan en unos días. Y parecía preferible la lenta seguridad a la ligereza arriesgada. Así empezamos a comprender el elevado costo de los fletes a Indias.

La ruta

El segundo viaje de Colón dejó sensiblemente marcado el camino entre Sevilla y América. Las naves descendían por el Guadalquivir, aisladas o en pequeños grupos, hasta congregarse de nuevo en Sanlúcar y Cádiz. La operación era tan compleja que solía exigir, escala en Cádiz incluida, más de tres semanas, a veces un mes. Luego iba la flota a Canarias, en travesía que duraba de ocho a diez días, según la época y el viento. La escala en las Islas Afortunadas podía durar bastantes días. El gran salto del Océano exigía descender todavía más, en latitud, hasta los 20°, o incluso los 18°, para tomar los alisios en el pasillo de mayor constancia e intensidad. Cuanto más cerca estuviera el invierno, más había que descender hacia el sur.

La ruta era claramente antiortodrómica: sumaba su curvatura propia (primero al sur, luego al suroeste, luego al oeste) a la curvatura de la Tierra; de suerte que se escogía el camino más largo. La ruta ortodrómica de Cádiz a las Antillas debe pasar por las Azores y alcanzar los 40°. Pero no nos engañemos: una cosa es la era de los barcos de vapor y otra la de los barcos de vela. Entonces era preferible escoger el camino más largo si aseguraba los vientos más favorables y constantes. Pronto aprendieron las flotas a rehuir las «latitudes de los caballos» —entre las Azores y el paralelo 28°—, llamadas así, según parece, porque, atrapados en aquellas interminables calmas, los expedicionarios habían de sacrificar, para alimentarse, los preciosos caballos que trans-

portaban de España a las Indias. Técnicamente, la ruta escogida era la mejor de todas las posibles.

Se hizo lugar común —y hoy lo sigue siendo— que el salto del Atlántico, de Hierro a La Deseada, exigía tres semanas, 21 días. Tal lapso era cierto para un barco aislado y rápido (un navío de aviso podía hacerlo en menos tiempo); pero no para una flota, que por las razones técnicas ya explicadas podía emplear en la travesía más de un mes. En la época de navegación conjunta, las Antillas Menores eran el lugar de dispersión de las dos formaciones. Cuando se separaron flotas y galeones, las primeras se dirigían a Santo Domingo y Cuba, para llegar finalmente a Veracruz, y los segundos atravesaban las Pequeñas Antillas para recalar en Cartagena, y dirigirse finalmente a Nombre de Dios o Portobelo, en el istmo panameño. Es de destacar que los vientos flojos de la zona hacían la navegación más lenta en el Mediterráneo americano, de suerte que con frecuencia se tardaba más tiempo en pasar de Santo Domingo a Veracruz que de Canarias a Santo Domingo.

El regreso se efectuaba por la «vuelta de poniente», mucho más al norte que a la ida, en busca de vientos favorables. Las flotas alcanzaban los 40°, atravesaban las Azores, y doblaban hacia el cabo de San Vicente, a una velocidad media —por la irregularidad de los vientos— todavía menor que en sentido contrario. La travesía de vuelta era más peligrosa que la de ida, no sólo por la posibilidad de borrascas en las latitudes medias, sino porque era precisamente allí donde por razones de situación solían esperar los enemigos o los piratas. Ojalá se pudiese utilizar la misma ruta que a la ida. Pero la navegación contra los alisios obligaba a un interminable barlovento, que hubiese durado cosa de un año.

Aparte de las anticipaciones de los navíos de aviso, la nueva de la llegada de los barcos a la altura del cabo San Vicente —venida a caballo, por obra de los ágiles correos montados por Felipe II— llegaba a Sevilla antes que las flotas. Entonces Sevilla respiraba. Lo contrario ocurría en caso de un retraso anormal. El perjuicio ocasionado por la ausencia de la flota esperada se unía al provocado por la incertidumbre y la especulación. Sobrevenía una época de estrechez. Guzmán de Alfarache se refiere a una ocasión en que «la flota no venía, la ciudad estaba muy apretada, cerradas las bolsas y nosotros abiertas las bocas».

La larga permanencia en aguas tropicales disminuía, como queda dicho, la vida de los navíos. Raras veces sobrevivían a cuatro o cinco

travesías, o a los diez años de edad (no siempre un mismo navío participaba en todas las travesías). Las búsquedas de Chaunu, que en este punto no son nada completas, pero sí significativas, han localizado como barco más resistente el galeón *Nuestra Señora del Pilar*, que atravesó el Atlántico hasta 18 veces. Algunos se perdían en el primer viaje, siendo frecuente hacer tres viajes, dos idas y un regreso, para terminar su vida en Indias, en pequeños servicios interamericanos, hasta el momento del desguace. Chaunu ha localizado hasta 5.000 navíos que hicieron la Carrera, con un total de 18.000 travesías: a razón de 3,5 travesías de promedio por navío. Posiblemente, el sistema fue el menos inconveniente de todos los posibles, pero no cabe duda de que el flete salía caro.

Capítulo III

LOS ENTORPECIMIENTOS

Con ello, comenzamos a comprender que no todo eran mieles en el tráfico de Indias. Se ha dicho con frecuencia que, supuestas las diferencias entre los precios de compra y de venta, los cargadores sevillanos obtenían unos beneficios medios del orden del 40 por 100. El aserto puede ser verdad —o incluso quedarse corto— en determinados casos; pero Eufemio Lorenzo ha puesto en duda no hace mucho tal proporción de beneficios, si se suman al mismo tiempo los gastos y los riesgos. Aunque la diferencia de precios —según el citado autor— se movía entre el 60 y 70 por 100, ni ello era un abuso, supuesto lo comprometido de la aventura, ni aseguraba beneficios, dado el alto importe de los fletes y las sisas fiscales.

La navegación

Las dificultades empezaban en el mismo río. Sevilla era un puerto seguro, pero en absoluto cómodo. El mayor cementerio de buques de la Carrera no era el ancho Atlántico, ni tampoco los cayos antillanos —que ocupan el segundo lugar en el orden de siniestrabilidad—, sino el propio Guadalquivir, y sobre todo la barra de Sanlúcar. La incomodidad se hacía particularmente fuerte en invierno, por la frecuencia de las riadas, pero también en verano, en que apenas había otra agua que la de las mareas, con el consiguiente peligro de varadura en los períodos de bajamar. Cada navío que zozobraba o encallaba sin remedio en el fango iba cerrando de forma inexorable el círculo vicioso, porque constituía a su vez un nuevo estorbo o un nuevo peligro.

En 1618 comentaba Martín de Urozberoeta que

> en cuanto a pérdidas de vidas humanas y haziendas, es sin número, porque es cosa sabida que las flotas y galeones de las Indias y los de extranjeras naciones... llegan a descargar en invierno, y las avenidas son al mismo tiempo, y hazen grandísimos daños... y se pierden naos.

Las flotas de Indias no solían llegar en invierno —sí con más frecuencia los barcos con mercancías para ellas—; pero los efectos eran los mismos, puesto que la mitad de los componentes de la flota, y mucho más de la mitad de los navíos disponibles para la Carrera invernaban en Sevilla, y las riadas los arrancaban de sus amarras, los averiaban gravemente, cuando no ocasionaban su pérdida definitiva. El piloto vasco menciona también los peligros del verano, y propone que la navegación entre Sanlúcar y Sevilla se haga por medio de barcos «planados». Quizá porque era más caro el remedio que lo que costaba la enfermedad, no se siguió este consejo.

Contemos, además, las pérdidas por temporales, o las varaduras en los escollos del norte de Cuba o en las Bahamas —en cuyos fondos aún son rescatados de vez en cuando viejos galeones con sus tesoros—, o las dificultades de San Juan de Ulúa, o la maniobra de acercamiento a Cartagena, que también podían resultar fatales, y comprenderemos el costo que las dificultades naturales representaban para los dueños de las naos y para sus cargadores. Pero quizá el costo principal, dentro de este capítulo, venga determinado por la corta vida de los cascos, a que ya se ha aludido en el apartado anterior; especialmente la *broma,* ese pequeño molusco corrosivo, que ya sorprendió a Colón, hacía estragos. En aguas europeas, un navío sólido podía vivir de 20 a 30 años. En la Carrera de Indias, a pesar de las exigencias oficiales sobre la calidad de las maderas y de la fábrica, un barco de cinco o seis años podía considerarse ya viejo.

Dificultades financieras y fiscales

Los cargadores de Indias habían de trabajar a crédito. Por obra de un mecanismo nunca del todo bien estudiado, la mayoría de ellos no llegaron a reunir el capital propio suficiente para efectuar sus propias

compras, que habían de ser siempre, y sobre todo en la época de gran engrosamiento del tráfico, al por mayor y de artículos de alta calidad: un comportamiento más modesto hubiera supuesto quedar en inferiores condiciones frente a la competencia. Y ese crédito necesario siempre encarece la mercancía y disminuye el beneficio.

El comerciante ha de adquirir su mercancía en Sevilla, en España, en el extranjero, pidiendo dinero prestado; o paga parte y el resto «corre» con interés. Y se compra en España caro, porque se sabe que en Indias lo van a comprar más caro todavía, lo que no hace sino incrementar el incontrolable proceso de la inflación. El mercader obtiene así beneficios, por supuesto: pero no los obtiene siempre, porque la Carrera de Indias es una aventura, y una parte muy considerable de esos beneficios se le va en impuestos, «avería», deudas, intereses. Tomás de Mercado cita un caso al respecto: si una vara de terciopelo vale 1.000 maravedíes, el mercader, al comprarla «fiada», tiene que pagar 1.400, y para estar seguro de su beneficio, debe venderla en Indias a 2.400, es decir, casi dos veces y media de su valor nominal. Pero entre gastos de porte, avería, impuestos, intereses en caso de retraso, más la tasa de riesgo que siempre entra en juego, sus beneficios por la venta de una vara de terciopelo en Indias no son de 1.000 maravedíes, como pudiera deducirse de la diferencia de precios de compra y venta, sino de menos de la mitad de esta cantidad: es decir, más o menos el 40 por 100 de ganancia media por partida enviada, como ya hemos comentado antes.

La Aduana, con sus bóvedas casi catedralicias, era uno de los edificios más imponentes de Sevilla. De sus 257 empleados, podríamos contar un administrador, un contador, un portero, un administrador de la Tabla Mayor, otro administrador de la Tabla de la Seda, ocho visitadores, ocho sobreguardas a caballo, ocho «escribanos del río», que controlaban todos los movimientos de embarque y desembarco, 15 alcaides de estrados, 30 guardas y 50 guardas nocturnos. Todo un sínodo del Fisco implacable de la época de los Austrias. Como quiera que la mayor parte de los artículos llegaban a Sevilla por el puerto, las exenciones del Almojarifazgo de Indias no alcanzaban de hecho a una buena parte de los artículos que iban a ser exportados.

La Avería

Mención aparte merece la *Avería,* o impuesto para garantizar la defensa de las flotas. Contra una creencia escolástica bastante extendida, la Avería no era un seguro ni mucho menos, sino un estipendio obligatorio para sufragar la Armada de Indias, en que lo único que se discutía era el asiento o cantidad total a pagar, que se repartía luego a prorrata entre los usuarios de la Carrera: pero sin que el pago ofreciera otra garantía que el derecho a una defensa que podía resultar suficiente o insuficiente, sin posibilidad de resarcimiento alguno en caso de catástrofe.

Para Solórzano,

> llaman la Habería a cuyo título se cobra de los mercaderes y demás navegantes prorrata de las mercancías y demás cosas que traen y llevan todo aquello que gastan las armadas que se aprestan y envían para asegurar las flotas.

Y para Veytia y Linaje

> Avería es el derecho que se cobra de los mercaderes, mercaderías y frutos y demás géneros que traen y llevan las armadas y flotas..., originada de que mediante este gasto se les conservan los géneros a los navegantes...

Ambas definiciones son complementarias, y nos acercan de forma útil a la realidad. Veytia acaba discutiendo si la palabra *Avería* viene de *haberes* o de avería en el sentido de contratiempo o contrariedad, ya fuera por alusión al peligro que pudiera sobrevenir, ya, como parece que prefiere interpretar Veytia, a la molestia y desazón que producía en los cargadores. Pero se hacía necesario concluir que la falta de Armada de Indias, es decir, la falta de una seguridad sólo, por desgracia, relativa, podía salir más cara que la carga correspondiente.

La *avería* se asentaba entre la Corona y los cargadores, o si se quiere entre la Casa de Contratación y el Consulado, no siempre bien avenidos. El asiento se hacía por un número determinado de años, a la expiración de los cuales había que llegar a un nuevo acuerdo. El importe se hacía tanto mayor cuanto más fuerte fuera el peligro: crecía, por tanto,

en función de la guerra. En 1644, Felipe IV prometió que la *avería* no pasaría nunca del 12 por 100 del valor de las mercancías; pero no siempre era fácil cumplir una promesa de este tipo. Conviene indicar que eran objeto de avería tanto los cargamentos como los propios pasajeros.

Las requisas

Lo peor no eran los impuestos que estaba previsto pagar a la Corona, sino que la Corona se apropiase de lo que no le correspondía. La operación llamada «requisa» era una auténtica incautación de los tesoros que llegaban de Indias por parte del Rey, que los necesitaba imperiosamente para pagar sus gastos militares. La siempre exhausta Hacienda de los Austrias, dueños de medio mundo, pero que tenían que defenderlo sin cesar contra el otro medio, explica una acción tan poco ortodoxa. Cierto que el monarca no confiscaba o se incautaba literalmente del metal precioso de los particulares, sino que lo «tomaba a préstamo», pero para los efectos una acción u otra no se diferenciaban demasiado, si tenemos en cuenta que la Corona casi nunca devolvía el dinero: lo canjeaba por «juros» o rentas fijas, e incluso por hidalguías, en la esperanza de que el comerciante prefiriese ser noble a ser rico: que a veces lo prefería, sobre todo conforme fueron cambiando las mentalidades en la segunda mitad del XVI y durante todo el XVII, con lo que fue la economía española la peor librada: un noble más, un comerciante menos.

Las requisas comenzaron a operarse ya en 1523, es decir, a raíz de la conquista de México, y podían interesar a todo o a parte del metal destinado a los particulares. Éstos protestaron en 1536, y siguieron haciéndolo repetidas veces; recurso inútil y hasta si se quiere contraproducente. Porque ante el miedo a incidentes graves en Sevilla, las incautaciones comenzaron a operarse en alta mar: a veces la armada real «atracaba» literalmente a las flotas, o las desviaba a otro puerto (por ejemplo, Santander), donde el dinero partía directamente para pagar a los prestamistas extranjeros o a las tropas de Flandes. Con lo cual la falta de numerario se extremaba en Sevilla, y el recurso al crédito se hacía más necesario que nunca.

Dieciséis veces por lo menos fue practicada la requisa en el siglo XVI, ocho por Carlos I y otras tantas por Felipe II. Las primeras fueron

sólo parciales, pero ya en 1556 el emperador se apropió de 42 millones de maravedíes; lo cual fue muy poco comparado con las incautaciones del terrible bienio 1558-1559, que supusieron un total de 562.500 millones. Algunos cargadores quedaron arruinados para toda la vida, y no volvieron más a practicar su profesión. Se calcula que Felipe II se apoderó de cerca del 22 por 100 del total consignado a particulares. Decididamente, para muchos de éstos las Indias no eran negocio. No falta razón a P. Chaunu cuando comenta que con sus incautaciones la Corona mató la gallina de los huevos de oro.

El contrabando

Las requisas conducen a las ocultaciones: por lo cual hay motivos para suponer que su importe porcentual no fue tan fuerte como se ha dicho, sin dejar de ser muy fuerte. Cuando quien oculta es el cargador o el mercader que espera el cobro de sus envíos, la economía de Sevilla no sufre, sino más bien todo lo contrario. Lo peor del caso es que con frecuencia el autor del acto de contrabando no es el cargador, sino el *metedor.* Ya hemos aludido de pasada a esta curiosa figura. Se llama metedor al agente español que da su nombre a un negociante extranjero para que pueda cargar sus mercancías y, naturalmente, cobrar su importe en el viaje de retorno, a cambio de una cierta comisión. Conforme el método se fue generalizando, el mercader honesto, y más aun el fabricante español salieron perjudicados; se beneficiaban el mercader extranjero y el metedor, comisionista, pero el detrimento para la economía propia y sobre todo para la producción propia era evidente. En vista de las circunstancias, muchos cargadores decidieron convertirse en metedores, con lo que se cerraba el círculo de transferencia de bienes al extranjero.

El contrabando, incluso con la «navegación en conserva», era muy difícil de evitar en una época en que era frecuente el extravío, nunca se sabía si voluntario o no, de navíos, o se practicaban pequeños, pero valiosos transbordos nocturnos, ya desde antes de llegar a Sevilla. Era más fácil controlar a los propios que a los extraños, y ahí está la parte más ingrata de la cuestión. A comienzos del siglo XVII, Rodrigo Suárez, jurado de Sevilla y *juez de sacas,* informa haber prendido a un grupo de mercaderes franceses, que habían recibido en el río, antes de llegar

a puerto, 34 lingotes de plata, cambiados por telas; y poco después otro oficial real, F. de Castañeda, encuentra en Sanlúcar, en una cabina cerrada de un navío inglés, 3.000 ducados en pequeñas bolsas, y sospecha que en alguna cámara secreta cerca de proa hay muchos más. Nunca le llegó el permiso para romper tabiques.

La piratería

No era fácil la vigilancia de la mar Océana en los siglos XVI y XVII. En las Antillas, los convoyes habían de dispersarse, cada navío a su destino, y allí se cebaban los piratas. Pero en ocasiones aparecían también cerca de las costas europeas, o donde menos se pensaba, tal vez con tantos barcos, pero mucho más rápidos que los lentos y cargados galeones. La Armada de Indias no podía cubrir toda entera grandes trayectos, por el alto precio que costaba sostener de 3.000 a 5.000 marineros por espacio de muchos meses al año a expensas de la Corona... o del impuesto de *avería.*

Los actos piráticos comenzaron ya en 1521, pero se multiplicaron desde las andanzas de Hawkins, con la complicidad o la ayuda de la corona inglesa, desde 1562. Era mucho más fácil emplear barcos ligeros para conocer las noticias y la fecha del paso de las flotas, tarea sólo contrarrestada por los navíos de aviso. En 1568 se invirtieron los términos cuando la flota en que viajaba el nuevo virrey Enríquez, de la Nueva España, sorprendió a la escuadra de Hawkins —en la que ya viajaba Drake— y la destruyó, capturando un enorme botín, procedente en buena parte de los propios españoles. Las relaciones con Inglaterra se hicieron cada vez más tirantes, hasta llegar a una guerra sorda que por los años 80 se haría guerra abierta.

En 1572 fue Drake el que atacó audazmente, aunque por sorpresa, el fundamental puerto de Nombre de Dios, destino final ordinario de la flota de Tierra Firme, destruyendo totalmente la pequeña ciudad. Desde entonces, los galeones arribaban a Portobelo. En 1577 emprendió Drake su famoso periplo —que en los libros de texto anglosajones sigue apareciendo como la primera vuelta al mundo— y atacó, sin que nadie pudiese preverlo, Valparaíso, El Callao y la costa mexicana del Pacífico. En 1585, ya en guerra las dos potencias, Drake atacó en las Antillas y en Florida, aunque en 1595 fracasó en Panamá, y en 1596

su intento de destruir la nueva base de Portobelo —ya debidamente fortificada— terminó en desastre, y en él murió el pirata.

El corso —en parte violento, en parte puramente comercial, y bien aceptado por los criollos— entorpeció el tráfico regular, retrasó las flotas y hundió o dispersó navíos cuya llegada era indispensable. En los años 1586-1589, el momento álgido de la guerra con los británicos, no partieron flotas para América, y sólo cruzaron el Atlántico unos cuantos navíos sueltos, que no pudieron impedir uno de los mayores quebrantos sufridos por Sevilla en todo el siglo.

Las quiebras

Cuando una flota no llegaba a tiempo, o no regresaba con la esperada contrapartida dineraria, comenzaba en Sevilla la epidemia de las bancarrotas. El mecanismo fundamental está, una vez más, en el crédito: la mayoría de los cargadores enviaban al otro lado del mar productos comprados con un dinero que no era suyo. Si el producto no llega o no se vende, o el pago se malogra por naufragio, piratería o confiscaciones, el comerciante pierde el producto, el dinero y el importe del flete. Un fenómeno singular no era una catástrofe más que para quien la padecía. Pero había años en que los malogros, por accidentes de las flotas, o simplemente un retraso no esperado, se hacían colectivos, y entonces el desastre era mucho peor, puesto que los propios prestamistas, a su vez, podían quedar también al descubierto.

La solución solía ser, en general y por principio, una huida hacia adelante: el que debe dinero solicita nuevos préstamos, para pagar aquél, y espera por un tiempo el beneficio salvador; pero hay momentos en que todo marcha mal, y las quiebras se operan en cadena. El mercader —o en su caso el prestamista— que quebraba sin esperanza trataba por todos los medios de ponerse a salvo: desaparecía de Sevilla, se refugiaba en sagrado, o hasta embarcaba secretamente para Indias, dispuesto a vivir una nueva existencia. Pero la huida no era fácil, porque los acreedores no le perdían ojo y trataban de perseguirle implacablemente.

Según Eufemio Lorenzo, la época de mayor número de quiebras de mercaderes sevillanos se operó de 1565 a 1568. Especialmente dramático fue 1567, en que se operaron 56 bancarrotas (es el momento

de máxima pendiente porcentual en la inflación, y el momento del paso de la coyuntura oro a la coyuntura plata). Un momento crítico que Lorenzo considera secundario fue 1576, con un total de ocho quiebras. Pero habría que tener en cuenta no sólo el número de casas que suspenden pagos, sino la cuantía de los pagos, y más aun, la categoría de los caídos en desgracia económica. Entre las víctimas de 1576 aparecen nada menos que los Espinosa y los Morga. En el conjunto de España, cuando menos, la crisis económica de 1575, de la que derivan las quiebras del año subsiguiente, fue la más grave de todas.

«Largueza» y «estrecheza», abundancia copiosa de bienes que convierten a Sevilla en la Nueva Babilonia, que podría empedrar sus calles de plata, y presencia la llegada de tesoros nunca vistos en Europa que permiten a los ribereños del Guadalquivir nadar en la abundancia, vestir mejor que nadie, edificarse palacios suntuosos y despilfarrar sus dineros a manos llenas; por otra parte, estructuras productivas inadecuadas, comercio lento e incierto, deudas continuas, incautaciones y bancarrotas, ruina final. Son dos cuadros que aparecen tomados de dos realidades distintas e incompatibles, y que los historiadores, tal vez sin intención alguna por su parte, parecen presentar como más incompatibles todavía: unos cantan triunfalmente las riquezas sin cuento que transformaron Sevilla y la hicieron capital de dos mundos; otros se fijan exclusivamente en los malos planteamientos, las pérdidas, los mecanismos que arrastraron fatalmente a la decadencia. Las dos partes tienen razón, porque la realidad histórica es doble (más visible la parte positiva en el siglo XVI, más la negativa en el XVII); pero no conviene, como se suele hacer, estudiar sólo una de ellas en exclusiva. Sevilla fue una ciudad enormemente rica, pero pudo serlo más, basándose en una estructura económica más sana y utilizando criterios que no cuadraban con la mentalidad de la mayoría de los españoles de entonces.

Capítulo IV

NOTAS DE COYUNTURA

Se ha estudiado mucho más la organización del tráfico Sevilla-América, su impacto, sus dificultades, que la marcha concreta de los contactos y los negocios, o la evolución en la naturaleza de las mercancías que van o vienen. Sin embargo, está claro que no es lo mismo el sentido de las primeras expediciones, en que embarcan conquistadores en potencia, hidalgos, caballeros, aventureros, provistos de los imprescindibles caballos y de los pertrechos más indispensables, que los de dos o tres generaciones más tarde, en que figuran exclusivamente colonos o parientes de los ya establecidos en Indias, y bienes reclamados por éstos o por los criollos, para mejorar un clima de confort que, fundadas las principales ciudades, con su organización, sus servicios y sus medios de subsistencia, había rebasado desde hacía tiempo el nivel de las necesidades más imperiosas. No es que los habitantes de la América española compren menos en 1603 que en 1503, sino todo lo contrario, sólo que las necesidades son distintas. Ahora el número de compradores se ha incrementado enormemente, y por lo mismo, y porque esos compradores son más ricos, se ha incrementado el nivel de la demanda; pero lo que se demanda, en muchos casos, es distinto. En un principio, se necesitaban pan o vino; ahora, preferentemente telas, papel, instrumentos, artículos manufacturados de alta calidad.

De la transmigración humana nos hemos ocupado ya. Echemos un vistazo ahora a las mercancías y su retorno.

Las cifras y sus fluctuaciones

En 1506, fueron despachados de Sevilla para América 35 barcos; en 1550 lo fueron 215. El aumento es más espectacular si tenemos en cuenta no el número de barcos, sino sus toneladas de arqueo: se pasa de 3.309 toneladas a 32.355, es decir, si los navíos parten llenos en cada caso, una cantidad de mercancías diez veces mayor. Y esto por una razón muy sencilla: se pasa de un promedio de 95 toneladas por navío a otro de 150. O lo que es lo mismo, como la cantidad de mercancías a transportar se ha incrementado espectacularmente, se prefieren embarcaciones grandes, de elevada capacidad de carga, aunque sean más lentas. Por razón del flete, del propio desgaste del navío, y del número de tripulantes que necesita, resulta más barato emplear un barco de 200 toneladas de cabida que dos de 100.

De acuerdo con las cifras recontadas cuidadosamente por Chaunu, en el decenio 1506-1515 se despacharon en Sevilla 289 navíos; en el 1516-1525, 429; en el 1526-1535, 684; y en el 1546-1555, 700. En total, 2.820 navíos, de los que volvieron 2.019; el resto, unos 800, se quedaron en América, fueron desguazados allí (las Indias eran el lugar preferido para el desguace, con el fin de aprovechar las piezas, mucho más difíciles de fabricar que en la Península); o se perdieron en la travesía. En el período 1562-1608, el número de barcos que viajan aumenta en un 176 por 100, y el tonelaje embarcado, en un 238 por 100, nuevo indicativo de que en la segunda mitad del XVI siguió incrementándose el arqueo medio de los navíos. Frente al promedio de 30.000 toneladas por quinquenio de la época carolina, en 1561-1565 cruzan el Atlántico 67.000 toneladas; en 1586-1590, 112.000; y en el quinquenio 1606-1610 se alcanza un máximo volumen, con 127.000. El incremento en la segunda mitad del siglo no es, porcentualmente, tan espectacular como en la primera, pero hay que tener en cuenta que se había partido de una base muy baja (hecho de que casi nunca se acuerdan los partidarios de la estadística porcentual); pero en cifras absolutas, el crecimiento de la época de Felipe II y aun el de los primeros años de la de Felipe III no es menos espectacular. Sólo a partir de 1610 comenzarían las cifras a estancarse, o incluso a ceder, hasta iniciar un descenso ya pronunciado a partir de los años 30 del siglo XVII, señalando el comienzo de una nueva y no favorable era en la historia del tráfico indiano.

Aunque el Almojarifazgo sevillano no se beneficiaba de los cargamentos procedentes de las Indias, sino de los que venían de otras partes, sus rentas no dejan de ser expresivas, pues en buena proporción reflejan el valor de lo que llega a Sevilla y se embarcará más tarde para América, o, en todo caso, el propio desarrollo de la ciudad. En 1510, los ingresos del Almojarifazgo Mayor fueron de ocho millones de maravedíes; en 1523, de 17 millones; en 1535, de 23 millones; en 1555, de 38 millones; en 1593, de 117 millones, y en 1595, de 181 millones. Aun teniendo en cuenta la deformación inducida por el proceso inflacionario, el incremento refleja la evolución prodigiosa del movimiento de entrada de bienes en la ciudad por espacio de un siglo.

Tampoco hemos de pensar que las cifras concretas de cada año se acercan a las cifras promedio. Un tráfico que dependía de tantos factores tenía que ser por necesidad fluctuante. Chaunu, empeñado en ver ciclos por todas partes, pretende inscribir estas fluctuaciones en las «ondas Kitchin» de corta duración, y señala máximos, como los de 1508, 1512, 1517, 1520, 1525, 1530, 1536, 1540, 1542 y 1545; o mínimos como los de 1506, 1510, 1513, 1518, 1522, 1528, 1532, 1537, 1541, 1544 y 1546, todos ellos referidos a la primera mitad del siglo XVI. Atendiendo a fluctuaciones más largas, observa una «fase antillana», entre 1504 y 1522, con un máximo en 1518-1519. Cuando este circuito parece ya saturado y por tanto estabilizado, se inicia el «ciclo de la Nueva España», en 1522 a 1533, en que se pasa de un promedio de 7.000 toneladas quinquenales a otro de 15.000. Un nuevo ciclo comienza entonces, 1533-1544, cuando «el Perú entra en escena», coronado al fin por la «época de las prosperidades fáciles», entre 1544 y 1550. Sobreviene una crisis a comienzos de los años 50, provocada por las guerras exteriores, la misma guerra civil en Perú y el paso de la estructura oro a la estructura plata. Y para la época de Felipe II señala Chaunu dos ciclos, uno de 1561 a 1581, y otro de 1582 a 1595; caracterizado cada uno de ellos por un período de ascenso y otro de relativo descenso.

Pero, puedan señalarse o no compartimentos históricos tan precisos (obsérvese que los intervalos entre máximos o mínimos no son en absoluto isócronos), lo cierto es que las fluctuaciones del tráfico daban lugar a las tan conocidas situaciones de abundancia y estrechez, que alteraban el ritmo de Sevilla. Como no hay mal que cien años dure, las situaciones difíciles eran compensadas, por lo general y a plazo bre-

ve, por otras épocas de vacas gordas: que, contra lo que se esperaba —el optimismo se hace contagioso, y lo bueno acaba pareciendo normal—, tampoco se prolongaban indefinidamente. El perfil general de la coyuntura, en forma de irregulares dientes de sierra, es bastante fácil de seguir.

Una última observación: salvo algunos casos determinados no se percibe claramente la relación del tráfico indiano con la política exterior de Carlos I. Esta última —la política— se vio influida por los resultados de ese tráfico, como se vio repetidas veces; pero en cambio, las guerras no dificultan las comunicaciones transatlánticas en un grado decisivo. Primero porque son guerras continentales —con Francia, con los protestantes, con los turcos—, y segundo, porque la guerra era poco más que asunto de militares. En pleno conflicto armado, se podía viajar y hasta comerciar con el país enemigo. Fueron los ingleses y holandeses, en la segunda mitad del siglo, quienes primero intuyeron la importancia del bloqueo y la obstaculización del tráfico habitual del contrario; y lo importante del caso es que las guerras de la época de Felipe II se desarrollan fundamentalmente contra británicos y neerlandeses. El monarca, bien aleccionado por un marino y gobernador de Flandes, como Luis de Requeséns, puso en práctica a su vez el bloqueo como arma contra sus enemigos; pero tuvo más bien que sufrir sus consecuencias, por la importancia y la dificultad de la custodia de la compleja y larguísima ruta de Indias. De modo que, a partir de Felipe II, resulta indispensable, a la hora de estudiar la coyuntura del tráfico, tener en cuenta, sin duda mucho más que las ondas Kitchin, Juglar o Kondratieff, lo que no había incoveniente en llamar «coyuntura política».

La época de las materias primas

Es aquella en que se cargan para América, preferentemente, los que Chaunu llama «bienes de inversión vivientes», es decir, productos agrícolas o ganaderos. No dejan de ir tejidos, calzados, utensilios; pero los artículos campesinos son ahora de primera necesidad, no ya para la alimentación inmediata de los colonos, sino para su cultivo y crianza en las Indias. Granos de la Baja Andalucía, Extremadura y aun Castilla; vinos del Aljarafe, Condado y Jerez; aceite de Jaén y de las tierras

albarizas de Córdoba y Sevilla; ganado de Extremadura, Cuenca y Toledo; pescado de Galicia y Portugal (sobre todo sardinas saladas); y los semovientes necesarios tanto para la conquista (caballos) como para la colonización (toros, bueyes, vacas, ovejas). Al cabo, todos serían necesarios. Y se aclimatarían perfectamente al Nuevo Mundo hasta llegar a multiplicarse en profusión.

La mayor parte de estos bienes vegetales o animales procedían de Sevilla y su entorno. No sólo porque la campiña bética es sumamente feraz y produce los frutos más diversos, o porque dispone de excelentes cabezas de ganado equino o vacuno, sino porque en la competencia de precios tienen siempre ventaja los artículos producidos cerca del lugar de embarque; o, según comenta Domínguez Ortiz,

> el monopolio del comercio americano significaba, en aquella época en que los transportes terrestres eran carísimos, una prima a la exportación de los productos sevillanos.

Es evidente que el trasplante modificó muchos rincones del paisaje americano, pero hasta qué punto esta demanda de artículos agrarios modificó el paisaje de las campiñas del Guadalquivir es cuestión que se ha discutido y se sigue discutiendo. Haebler, Ponsot, Viñas, Bernal, nos han dado versiones muy diversas, y hasta el momento no puede establecerse una conclusión definitiva. Está claro que no puede sostenerse por más tiempo que la plantación de olivares para incrementar la exportación de aceite cambió radicalmente el panorama de la campiña bajoandaluza; pero también puede pecar de maximalista la tesis de que el panorama no se modificó en absoluto. Lo único claro es que el valor de la tierra aumentó, como consecuencia de la demanda americana, porque, como explica Tomás de Mercado, refiriéndose a tal demanda,

> esta misma razón y causa hace en esta ciudad que casi todos se inclinen a cultivar la tierra, que es gruesa y fértil para cualesquier mieses, o trabajar en todo género de mercadería....

El pan, alimento sustancial y universal, se hacía en América con trigo sevillano, procedente de la tierra calma de la campiña o de Alcalá de Guadaira. Los barcos llevaban también harina, que procedía en buena

parte, según la tradición, del afamado Horno de San Buenaventura. En 1530 el Cabildo se quejó ante el emperador de «la gran cantidad de trigo que se extrae para las Indias», según la versión más de 20.000 fanegas anuales, que ocasionan una gran carestía. Carlos I ordena que no se saquen de Sevilla más de 10.000 fanegas, y se procure obtener el resto de otras zonas. Con todo, la escasez de grano, sea por esta o por otras muchas causas, en la Sevilla del siglo XVI, fue un fenómeno frecuente.

Otro artículo casi tan elemental era el vino, obtenido de la zona oeste de Sevilla —Aljarafe, Condado— o de más al sur —Jerez, Lebrija—, pero incluso de la sierra norte —Alanís, Cazalla, Constantina—. América demandaba vino de calidad, no sólo porque los criollos podían pagarlo bien, sino porque los enormes gastos de transporte reducían a extremos ridículos las diferencias de precio entre vino bueno y vino malo. Un documento oficial de 1598 informa que una pipa de vino que en Sevilla vale 12 ducados se vende en México a más de 100. Por entonces se exportaban a América unas 20.000 pipas anuales, equivalentes a unos 300.000 litros. Un documento del archivo de Simancas, exhumado por M. Moret, nos explica que se elaboraba vino de tres calidades: el bueno, que no se deteriora con el transporte y resiste altas temperaturas, se envía a Indias; el ligero, de consumo corriente, es para los tripulantes y viajeros de las flotas; el vino «bruto», sin curar, es objeto de consumo por las clases populares.

El tercer artículo de exportación es el aceite. Como se acaba de enunciar, hoy se tiende a creer que la «transformación del paisaje» fue menos espectacular de lo que se ha dicho; pero admitir esta tendencia no niega que la extensión del terreno dedicado al olivar se haya duplicado o triplicado a lo largo del siglo XVI. Drain y Ponsot, a través del *Itinerario* de Hernando Colón, deducen que el paisaje agrario bajoandaluz de principios del siglo XVI era muy similar al de fines del siglo XIX; pero la verdad es que la referencia a «manchas» de olivar en la campiña de Sevilla (nunca lo hubo en grandes extensiones, como en Jaén) no nos dice mucho sobre el número y superficie real de estas «manchas». Que se expansionó el cultivo del olivo en el XVI es admitido por el propio Bernal; A. Herrera ha constatado su aumento en el Aljarafe, M. González comprueba lo mismo para Carmona, y L. García Fuentes hace notar el espectacular aumento de molinos de aceite para esta época. En los permisos para roturar nuevas tierras, el destino al olivar es el que más prevalece.

Cierto que no se trata sólo de la demanda americana, sino de un cambio de costumbres; pero es muy posible que este cambio esté inducido a su vez por la propia demanda americana. Trataremos de explicarnos. En tiempos de Colón, su amigo el cura Bernáldez critica a los judíos, entre otros muchos motivos porque «les huele muy mal el resuello». Es un prejuicio como otro cualquiera, pero atribuye el fenómeno al uso por aquel pueblo de refritos y «manjarejos» hechos a base de aceite de oliva «para excusar el tocino». A fines del siglo XV el aceite era más propio de judíos y moriscos, en tanto los cristianos viejos hacían gala de freír con grasa animal, como en Castilla. Dos generaciones más tarde, el uso del aceite de oliva para los preparados «de sartén» se había genealizado: y esto a pesar de que moriscos y judaizantes no eran mejor vistos que antaño. Pero el consumo de aceite por los cristianos de ultramar se hacía prácticamente necesario, porque la grasa animal se deterioraba en la larga y calurosa travesía. Hubo que plantar más olivos, o que procurarse en Sevilla más aceite. ¿Habrá sido esta necesidad «americana», con el consiguiente aumento de la demanda y su entrada habitual en la ciudad, uno de los factores determinantes del cambio de costumbre de los sevillanos? Sería interesante averiguar hasta qué punto pudo ser así. El hecho es que el aceite de oliva figura como el tercer suministro agrario, después del trigo y el vino, que Sevilla sirvió a América.

El cambio de coyuntura

No se operó en todas partes de América al mismo tiempo la evolución en la demanda. Mientras en unas zonas de antiguo asentamiento los productos agrarios peninsulares resultaban menos necesarios —aunque siempre lo fueron en cierta medida en las regiones de clima tropical—, otras tierras iban siendo conquistadas o pobladas, y renacían en nuevos escenarios antiguas necesidades. Por eso el proceso no se consagra hasta la segunda mitad del siglo XVI, y aun así la evolución es lenta.

Pero es perfectamente rastreable una cierta transformación en la demanda. El trigo y otros artículos de primera necesidad llegan a producirse en Indias en cantidad suficiente como para que resulte más barato adquirirlos *in situ* que importarlos de la Península; lo mismo pue-

de decirse de la carne, el cuero, las bestias de tiro o carga, los caballos. La ganadería indiana se expande de tal manera, que el flujo del cuero cambia de sentido: ahora es América la que envía pieles curadas a España. Se mantiene la demanda de vino, porque los vinos transatlánticos, excepto en algunos valles del Perú, no fueron suficientes para abastecer el consumo, aparte de que fueron frecuentes, aunque del todo operativas, las prohibiciones reales de plantar viñas en Indias, para favorecer la producción peninsular. Con todo, cambian los gustos, se generalizan bebidas locales, o el ron de caña (destilado de un azúcar que ahora, también, se producía con mayor abundancia en América que en Europa, hasta producir otra inversión de sentido en el movimiento). Y en cuanto al aceite, aunque el Nuevo Mundo lo sigue requiriendo, la demanda no crece al ritmo del incremento demográfico, porque los criollos disponen ya de la suficiente grasa. En suma, no mejora la suerte de quienes envían a América materias primas.

Pudo mejorar, en cambio, la de quienes producían artículos manufacturados. Aunque al otro lado del Atlántico, y especialmente en la Nueva España, proliferaron los «obrajes» o telares, en que trabajaban generalmente los indios, su calidad no correspondía por lo general a lo que requerían los criollos enriquecidos, que gustaban de vestirse con telas europeas. También necesitaban armas, espuelas para los caballos, loza, vidrio, papel, utensilios y herramientas de todas clases.

¿Estaba Sevilla en condiciones de proporcionar todo eso? He aquí la pregunta clave, cuya respuesta podría explicarnos en gran parte los mecanismos del «orto» y «ocaso» de la ciudad, para utilizar los términos escogidos por Domínguez Ortiz. Ante todo hay que tener en cuenta que Sevilla, por tradición y carácter, era, había sido siempre, una ciudad comercial, mucho más que industrial. Con todo, Sevilla era bien conocida por su rica artesanía, en la que destacaban la seda, los cueros, la loza y azulejería, las armas y la pólvora. Parece exagerada en este punto la afirmación de Domínguez Ortiz, según el cual «las industrias sevillanas, por su variedad, por la potencia de algunas de ellas, hacían de nuestra ciudad el primer centro industrial de la España de los Austrias y uno de los más importantes del mundo». Pero igualmente exageradas pueden resultar las visiones «pesimistas», hoy tan de moda, que la recaída en el tópico resulta casi obligatoria en un historiador que se precie de puesto al día: Sevilla apenas poseía industria, la que existía era de tipo artesano, anclada en unas estructuras arcaicas,

paralizada por las reglamentaciones gremiales, incapaz de progreso, y por tanto de adaptarse a las nuevas condiciones que la demanda americana imponía.

La verdad debe encontrarse en un término intermedio. De lo contrario, no se comprendería por qué un alemán como Diego Cuelbis alaba a fines del siglo XVI la producción de los talleres sevillanos, por qué tantos patronos artesanos reúnen capitales suficientes para convertirse ellos mismos en «cargadores de Indias», prescindiendo así de intermediarios. La tesis de Blanca Morell nos presenta casos de un «industrialismo precoz», de tipo precapitalista, en que un empresa absorbe otras, o distintos talleres trabajan para un mismo patrono. En muchos casos, se generalizó otra forma tan característica del precapitalismo como el *domestic system*, que movilizó una amplia mano de obra, preferentemente femenina. Por lo que se refiere a loza y azulejos, una de las especialidades más característicamente sevillanas, la América colonial está llena de cerámica trianera, hasta un grado que nos obliga a suponer una nada común capacidad de exportación. Hasta que América aprendió a imitar la cerámica, cosa que no ocurrió de la noche a la mañana.

Intentos no faltaron, aunque Sevilla, por mil motivos, no reunía las mejores condiciones para transformarse en una ciudad industrial. Los autores del tópico no dejan de tener —como en casi todos los tópicos del mundo— una buena parte de razón. Pero ni dejó de existir una artesanía sevillana relativamente desarrollada, ni su decadencia se produjo en fecha temprana. Y, sobre todo, no se debió el fracaso final sólo a dejadez, a falta de espíritu competitivo, a un prematuro afán de ennoblecimiento, a estructuras anquilosadas o a falta de capitales. Todo esto es cierto, en mayor o menor grado, sin que quepa exagerar. Pero hubo también otros motivos.

El cambio de coyuntura a que antes nos referíamos vino acompañado de otro cambio no menos determinante. En la primera mitad del siglo XVI, las remesas metálicas que América envió a España dosificaban en forma bastante armoniosa oro y plata; aunque la plata llegaba en mayor cantidad, el aporte, en valor, del oro era mayor. Hasta que entre 1545 y 1565 sobreviene lo que F. Spooner llama «la revolución mundial de la plata». El hallazgo de los yacimientos de Zacatecas y Potosí, y sobre todo el descubrimiento del método de la amalgama aumentaron prodigiosamente la aportación del metal blanco.

Se pasa así, añade Spooner, de la estructura oro a la estructura plata, que conlleva un «cambio de ritmo» sin igual en la historia: un cambio que los europeos (y menos que nadie los españoles) no estaban en condiciones de soportar de buenas a primeras. Es casi grotesco el cuadro que nos pinta el citado autor británico en que aparecen emperadores, papas, reyes, banqueros, negociantes, prestamistas y particulares intentando danzar al nuevo ritmo que la plata imponía. Menudean las bancarrotas, los presupuestos resultan ser siempre insuficientes, los cálculos no se cumplen, los gastos superan a todo lo previsto. El oro es un metal «lento», que tiende a la tesaurización. El dueño de una onza de oro lo piensa dos veces por lo menos a la hora de gastársela. La plata, en cambio, es más «rápida», menos digna de ser reservada. Pesa, a igualdad de valor, diez veces más que el oro, no cabe en los bolsillos, quema en las manos. Se gana con más facilidad, también se gasta con más facilidad.

Esto significa, simplemente, aumento de velocidad de circulación, o, en otras palabras, inflación. La estructura plata dispara una tendencia inflacionista que ya se venía perfilando desde comienzos de siglo. Si a este aumento de velocidad se suma el otro factor, la cantidad de dinero existente, tenemos que el producto se nos dispara. Efectivamente, gracias al oro y a la plata americanos —y sobre todo a la plata, mucho más abundante y mucho más circulante— aumenta la demanda. Para que el índice de precios se mantenga, hubiera sido necesario un aumento proporcional de la cantidad de artículos disponibles en el mercado, es decir, un aumento de la producción. Como este aumento no se produce en el grado necesario, los precios suben.

Ni en Sevilla, ni en España, ni en Europa estaban acostumbrados a la inflación. Todo el siglo XV se había caracterizado por la estabilidad de precios o una ligera tendencia a la baja. En 1503, justo con las primeras remesas americanas, llegó el primer tirón; en 1523, otro mayor, coincidiendo con el fin de la conquista de México. Desde entonces, los precios no harían más que subir. En cifras absolutas, la inflación es mucho más espectacular en la segunda mitad del siglo XVI, aunque en cifras relativas ya se registra un índice de ascenso notable en la primera mitad: pero ya hemos advertido del peligro de manejar cifras puramente porcentuales cuando se pasa de una base baja. Hay que tener en cuenta el peso de los grandes números, y el impacto psicológico que suscitan las cantidades espectaculares. Sea lo que fuere, es un hecho

que las quejas sobre la inflación, o incluso la curiosidad que despierta el fenómeno, son posteriores a la revolución de la plata, o sea a 1545.

Es lógico —aunque no deja de ser un mérito para la historia de la economía española— que el mecanismo de la inflación haya sido estudiado científicamente por primera vez en España, y concretamente en la universidad de Salamanca, por tratadistas como Domingo de Soto y Martín Azpilicueta; aunque fue fray Tomás de Mercado —sevillano de experiencia, salmantino de ciencia— quien llevó el análisis inflacionario a extremos que no alcanzaría Bodin.

Para Mercado, lo que cuenta es el valor adquisitivo y no el valor numerario. Ni las monedas ni las unidades de cuenta expresan correctamente el precio, sino la cantidad de mercancías que con ellas es posible adquirir. Así que existe una relación recíproca: las mercancías se miden en dinero y el dinero en mercancías, de modo que ninguna de las dos magnitudes tiene un valor absoluto. Lo mismo da decir que las mercancías se encarecen que decir que la moneda se deprecia. Y el valor del dinero depende de la «estima» que se haga de él: y se le concede tanta mayor estima cuanto más escaso es. En otras palabras, la abundancia de dinero desvaloriza el dinero, o, lo que es lo mismo, hace subir los precios. Y aquí está lo malo, porque su abundancia en Sevilla convierte a ésta en la ciudad más cara de Europa. El hecho es cierto, y ha sido constatado en valores concretos por Domínguez Ortiz. «En toda Flandes, en toda Roma —escribe fray Tomás— se estima el dinero más que en toda Sevilla». Hasta el Inca Garcilaso, que viene del país más caro del mundo en aquel momento, se queja de los precios desorbitados de la ciudad del Guadalquivir, en comparación con los de otras localidades españolas.

«En España se dibuja un centro de alta presión», observa Spooner, utilizando un lenguaje meteorológico. Alta presión de dinero, y por tanto de precios. La inflación alcanzó a lo largo del siglo XVI, según el estado actual de las estimaciones, una tasa del 520 por 100. En Francia se llega a 300, en Flandes o Italia, a 250; en Inglaterra, a 220; en Alemania, a 200, y en Rusia, a 150: tanto menos cuanto más lejos de España (y en España tanto menos cuanto más lejos, económicamente hablando, de Sevilla). H. Lapeyre y V. Vázquez de Prada han estudiado las consecuencias crediticias, comerciales e industriales de este proceso inflacionario. Y la consecuencia más importante es ésta: España, con los precios más altos de Europa, no estaba en condiciones de competir

con otros países, que además de poseer una más fuerte tradición industrial podían vender más barato. Y España —Sevilla en mayor grado— no se industrializó, o por lo menos no pudo hacerlo en el grado que reclamaba la fuerte demanda del metal precioso americano, no sólo por culpa de la dejadez o de la evolución de las mentalidades —que también pudieron existir, por supuesto—, sino también por culpa de la coyuntura.

El desvío al extranjero

La única solución era la de proteger la producción propia con fuertes barreras arancelarias, pero aparte de que una política proteccionista quizá no hubiera resultado entonces más eficaz que las medidas represoras del contrabando, las corrientes de la época no marchaban en esa dirección, ni en España ni en otros países; al contrario, en épocas de escasez o carestía se tendía a prohibir las exportaciones y a favorecer la entrada de productos extranjeros. España vendía —caro— cada vez menos, y compraba —relativamente barato para sus precios— cada vez más. Como observa E. Lorenzo,

> mientras en la primera mitad del siglo XVI los hombres de negocios extranjeros portan como retorno de los géneros vendidos en los puertos andaluces, la mayor parte en mercancías de Indias y en frutos españoles, no ocurre lo mismo en el tiempo de Felipe II, dado que la cantidad de numerario o tesoros sacados es mayor, y en cambio menor el empleo en mercancías, de tal modo que al terminar el siglo solamente llevan el 10 por 100 invertido en productos españoles e indianos, mientras el resto lo es en oro y plata.

En otras palabras, cuanto menos exporta España a Europa, más proporción de plata pasa de Indias a Europa, sin apenas rozar España.

Esto en el mejor de los casos, porque con mucha frecuencia el cargador español, incapaz de encontrar mercados allende el Atlántico, para cargar sus mercancías, se convierte en mero comisionista, que presta su nombre para que un mercader extranjero pueda exportar sus géneros. O, para decirlo con las palabras que se empleaban entonces, el «cargador» se convierte en «metedor», o colaboracionista del contra-

bando que hacen los foráneos. Y el cargador que realmente quiere embarcar sus propios productos se ve impotente ante este género de competencia.

El resultado, de una forma u otra, es la salida del metal precioso al extranjero, apenas llegado a Sevilla. Y cuando esta exportación de dinero no es obra de los particulares, la hacía el rey —tan poco a gusto como aquéllos—, que había de pagar a los prestamistas flamencos o italianos las sumas cada vez más crecidas que exigían las incesantes guerras en toda Europa. A fines del siglo XVI, según una apreciación de Carande generalmente compartida, de diez millones de ducados que llegaban de América, seis salían al extranjero, tres por cuenta de la Corona, otros tres por cuenta de los particulares. Sólo cuatro —40 por 100— se quedaban en España.

Así es como la moneda acuñada en Sevilla llenaba, y no favorablemente para los españoles, los mercados más lejanos. Fray Tomás, refiriéndose a los escudos o monedas de 350 maravedíes, que se acuñaban en oro, dice que

> si vais a Génova o a Roma, a Amberes, Venecia o Nápoles, veréis en las calles de los banqueros y cambiadores... tantos montones de ellos, cuñados en Sevilla, como hay en San Salvador, o en el Arenal de los Melones...

Mayor difusión tuvo aún el real, la moneda de plata por excelencia. Con reales se comerciaba en las ferias de Lyon, se habla del caso de aquellos marineros turcos que se ahogaron por llevar sus bolsillos llenos de reales españoles; se los encontraba fácilmente en los zocos de Bagdad, llegaron el Japón más fácilmente que pudo hacerlo san Francisco Javier, y hasta un viajero inglés de fines del siglo XVIII, Marsden, se encontró con que en las selvas de Sumatra los indígenas comerciaban con *spanish dollars*, es decir, con reales. La principal función de Sevilla acabó siendo la de repartir la plata americana por el mundo entero.

CUARTA PARTE

DE SEVILLA A CÁDIZ

La decadencia no parece haber sobrevenido tan rápida como parecen empeñados en suponer algunos historiadores. Es cierto que en la segunda mitad del siglo XVI los mercaderes extranjeros se introducen más y más, aunque sea subrepticiamente, en el tráfico indiano, y exportando sus artículos de calidad y relativamente baratos se llevaron una buena parte de los beneficios; pero también es verdad, primero, que más de la mitad de los productos –incluyendo, pero no únicamente, todos los del sector primario– siguieran siendo españoles; segundo, que los «metedores» que alquilaban su nombre no dejaban de percibir sus buenas comisiones; y tercero y principal, y que el tráfico global se incrementó de tal forma, que ninguna partida, excepto los granos, sufrió disminución en cifras absolutas, y las exportaciones peninsulares aumentaron grandemente en vez de disminuir.

Los fuertes movimientos continuaron operándose en los primeros años del siglo XVII, y aquellos en que el tráfico de Sevilla con América, a lo largo de toda su historia, se hizo más intenso, fueron los de 1608-1610. El nivel se mantiene casi a la misma altura hasta 1625, aproximadamente: a partir de ese momento comienza a descender, primero poco a poco, luego muy deprisa. Es la decadencia. La gran peste de 1649, que asoló Sevilla, vino a consagrar definitivamente los malos tiempos. Pero hasta que no se produjo el colapso, Sevilla mantuvo su esplendor, siguieron llegando toneladas de metal precioso, la población continuó incrementándose, y, a impulsos del Barroco, se realizaron obras de arte de un valor incalculable. No todo fue decadencia en el XVII. Si suponemos otra cosa, difícilmente podremos comprender la Sevilla de Martínez Montañés y de Juan de Mesa, de Murillo y de Valdés Leal.

Capítulo I

LOS NUEVOS TIEMPOS

La Lonja se inauguró justo a caballo entre dos siglos. Edificio de noble estampa, símbolo del esplendor del comercio sevillano y de su Consulado y Universidad de Mercaderes con las Indias, conserva toda la magnífica serenidad del Renacimiento, e inicia en sus molduras y remates los gustos de lo que sería el Barroco. No es de una época ni de otra, o, quizá, dicho con más propiedad, es en parte de las dos: que no se suceden abruptamente, sino en armoniosa transición, sin que pueda advertirse el cambio más que comparando términos a largo plazo. Lo mismo que ocurre con la propia vida sevillana. Pero los nuevos tiempos estaban en marcha.

La ciudad barroca

«Sevilla, ciudad de contrastes», dice Domínguez Ortiz refiriéndose a esta época. Lo había sido siempre, por la heterogeneidad de sus habitantes y el abigarramiento de sus sabores; pero lo fue más que nunca en el Barroco, la época del claroscuro. El negocio de Indias, conforme se había hecho más selectivo, había enriquecido a unos y empobrecido a otros. Al lado de la regia mansión, la casa en ruinas; junto a los oropeles del fausto, exagerados ahora más que nunca por obra de la moda de los tiempos, la cochambre y los harapos. Si el contraste es el elemento clave del Barroco, Sevilla fue —hasta cierto punto sigue siendo— la ciudad más barroca del mundo.

También habla Domínguez Ortiz de ciudad-convento. Si en el Renacimiento predomina el palacio, en el Barroco predomina el con-

vento. Trata de explicar la diferencia el citado autor sobre la base de que la nobleza percibía sus censos en dinero y el clero los recibía en especie. Conforme crece la inflación y el dinero se devalúa, la nobleza disminuye sus ingresos con relación a sus gastos, en tanto que el clero los mantiene. La explicación es fina, aunque tal vez no lo abarca todo, porque buena parte de las rentas del clero se percibían en dinero, o hubo nobles que se enriquecieron por aumento del patrimonio, los altos puestos ocupados en tiempos de los «Austrias Menores», con sus gajes correspondientes, o bien por enlaces, más frecuentes entonces que nunca. Por su parte, el Barroco no consiste en un fenómeno económico, sino en una forma de ver las cosas; pero la observación no deja de encerrar una buena parte de verdad, y en sus líneas generales nos permite comprender mejor los hechos.

Si en el siglo XVI había en Sevilla 19 conventos de frailes y 16 de monjas, en el XVII había 45 de frailes y 28 de monjas. Conventos grandes, que ocupaban una manzana entera, es decir, no lindaban con ninguna casa; oscuros, enormes, complejo de iglesia, residencia, claustro o compás y huerto o jardín; una buena parte de la geografía urbana de Sevilla se llenaba de aquellos pesados monumentos, en que se combinaban la piedad sincera y la ampulosidad de la forma. Aunque a veces —porque también existían conventos pobres— no cabía en sus muros más que la piedad.

Una forma de ver las cosas, como dijo Eugenio D'Ors. El Barroco es formalidad, pero no sólo formalidad hueca y vacía, sino un espíritu febril para el que el accidente tiene tanto valor como la sustancia, pero sin que deje de valorarse en alto grado lo sustancial. La exageración, el movimiento, el romper moldes y molduras, la expresividad aguda y punzante del conceptismo, la aparatosidad, el exagerado prurito del honor, el gusto por lo solemne y complicado, la profunda religiosidad que no desdeña al mismo tiempo lo teatral y externo: todo constituye la esencia del Barroco en el arte y en la vida, pero Sevilla lo simboliza más que ninguna otra ciudad, porque parece llevar el barroquismo en la masa de la sangre.

De aquí los actos públicos deslumbrantes, las procesiones de penitentes y de flagelantes, los Cristos dolorosos y las Vírgenes con perlas de verdad en las mejillas, los actos heroicos de caridad, los duelos y reyertas que siegan vidas todos los días por un quítame allá esas pajas, y la proliferación de la picaresca. Si Sevilla tenía desde siempre una

vocación barroca, en el siglo XVII se encontró a sí misma, vivió su carácter hasta el fondo de sus posibilidades.

La caridad queda patente en los 122 hospitales —estudiados por J. I. Carmona—, quizá como ninguna otra ciudad del mundo llegó a tener; simbolizados más que en ningún otro en el Hospital de la Santa Caridad, fundado por Miguel de Mañara, el gran pecador arrepentido, aunque la santa humildad de don Miguel le haga considerar inmensos —y hasta confundidos por la literatura con tradiciones históricas muy anteriores a su persona— unos pecados que nadie sabe que hubiera cometido, y que no están históricamente documentados. Y en la Caridad, los lienzos descarnados de Valdés Leal que pregonan lo efímero e inútil de las glorias humanas, el *pulvis, cinis, nihil.*

Y, sin embargo, el Barroco es también la pompa humana, la joya engastada, los ropones lujosos, los panes de oro de los retablos y las bandejas de plata repujada de las buenas familias. También las fiestas en que corren el dinero y el vino, la delincuencia desatada y la escuela de picardía en el patio de Monipodio. La Sevilla del XVII no es esencialmente distinta a la del XVI: es ella misma más exagerada.

Pero no olvidemos —y aquí se encuentra un punto de alto interés para nosotros— que «Sevilla es América». El Barroco es igualmente el estilo criollo por excelencia —quizá, incluso, la forma más afecta al indio—, y por eso no es de extrañar que los parecidos entre Sevilla y América, en los lujos, en los conventos, en los severos catafalcos, en las molduras retorcidas, en las procesiones de flagelantes, hayan llevado al máximo esta simbiosis histórica.

> El barroco americano en pintura y escultura —ha escrito F. Morales— gira en torno a Zurbarán y Martínez Montañés, de tal modo que la escultura americana del siglo XVII es un capítulo de la imaginería sevillana.

Lo mismo podría decirse de tantas otras manifestaciones de una cultura común.

La nueva mentalidad social

El ennoblecimiento del negociante enriquecido —no caigamos en un nuevo tópico— no es exclusivo de España: se dio también en los

Países Bajos, Inglaterra, Italia, Alemania. La diferencia radica sobre todo en que aquí estaba mal visto un noble negociante: tenía que escoger entre una u otra condición. Y la elección tiende a ser —aunque no siempre— en el sentido de la nobleza. Ramón Carande, que conoce bien algunos casos, se indigna cada vez que tiene noticia de una nueva defección: porque resta brazos útiles —quizá los más útiles— a la sociedad española.

En España, y cada vez en mayor grado, la nobleza era incompatible con el negocio; ni siquiera cabía el negocio a distancia o el gran préstamo a través de intermediarios. Es frecuente afirmar, y seguramente con razón, que el prurito de limpieza de sangre —de «cristiano viejo»— y los malos ojos con que eran vistos los judíos y sus descendientes por su afición a los negocios y sobre todo a la usura eran la causa principal de esta incompatibilidad en las mentalidades sociales de la época. Pero, tengámoslo en cuenta, el prurito no se hizo agudo a raíz de la expulsión de los judíos, sino, sobre todo, en la época barroca.

En Sevilla se había visto sin excesivo desdoro la práctica del negocio por gentes aristocráticas, gracias a la tradición mercantil de la baja Edad Media. Ya nos hemos referido al «noble cargador de Indias». Pero conforme se fue imponiendo la que Sánchez Agesta llama *deshonra legal del trabajo*, el noble cargador se vio cada vez en mayores dificultades para conservar los dos status. Y si la competencia extranjera hace cada vez más difícil el negocio por cuenta propia y el afán de ennoblecerse es una tendencia social más y más extendida, la elección, ya en el XVII, no ofrecía duda.

Aun así, no dejó de haber actos de resistencia, con esa fidelidad a la tradición de actividad familiar de que ha hablado R. Pike. De tal manera hay que entender, más que al contrario, como tantas veces se ha hecho, las continuas peticiones de mercaderes y artesanos de Sevilla, en el siglo XVII, para que los oficios no sean considerados viles, y les sea posible acceder a distinciones y cargos. Así cuando, a fines de la centuria, los corredores de Lonja, Aduana y Oreja solicitan «limpieza» y condición de hijosdalgo. O cuando los orfebres arguyen que en Sevilla jamás se les ha obstaculizado para «hábitos, veinticuatrías y otros cargos y puestos honoríficos...». O bien cuando se pretexta que el oficio de platero «lo ejercen personas muy nobles, caballeros de hábitos y vizcaínos de toda integridad...». (Los vizcaínos estaban consi-

derados como hidalgos, por el mero hecho de serlo). No encontramos aquí el tan repetido espíritu de deserción, sino el deseo, realizado en otros países, de compatibilizar nobleza y lucro. Por desgracia, casi nunca se hizo caso a estas peticiones.

Es decir, no era fácil alcanzar distinciones siendo o aun habiendo sido negociante. La nobleza de sangre, o bien la propia presión social se encargaban de impedirlo, o incluso de castigarlo. Así sabemos, gracias a los *Avisos* de Barrionuevo, que

> dieron a Pedro López de San Román, Jurado de Sevilla, el hábito de Santiago...; pero no tardaron en surgir los recelosos. Llamóle el domingo el marqués de Távora [Presidente del Consejo de Órdenes] y le dijo que cómo había engañado al Consejo, encobriendo el haber sido corredor de Lonja y mercader y cargador para Indias. Respondió que él era cristiano viejo, hijodalgo de todos cuatro costados, y que esotro no le obstaba, siendo limpio de toda raza, lo que a otros muchos que le traían les faltaba. Envió el preso a Ocaña y quitóle el título...

El mal no estaba en el ennoblecimiento del negociante, sino en la convención social que le obligaba a dejar los negocios. Morales encuentra en la aristocracia sevillana del XVII nombres de antiguos mercaderes ennoblecidos, incluyendo a numerosos extranjeros: Bucarelli, Jácome, Mañara, Vicentelo. En virtud de esta conversión, escribe Antonia Heredia,

> ...los responsables del comercio fueron acercándose cada vez más a la nobleza, empleando su dinero en la adquisición de hábitos y cargos municipales, enlazándose con ella mediante uniones matrimoniales... [ ] ...Son escasos los priores y cónsules del Consulado de Cargadores de Indias que en la segunda mitad del siglo XVII no han conseguido ingresar en alguna orden militar.

O en la aristocracia local, que con sus veinticuatrías y sus gajes municipales era una de las metas más apetecibles para las familias que se habían enriquecido dos o tres generaciones atrás.

Trasvases

Carmen Borrego Pla, en un recuento de los ingresos y fallecimientos de los miembros de la universidad de Mareantes, encuentra una nómina de 149 hermanos entre 1600 y 1679, frente a los 321 que aparecen ingresados o fallecidos en las mismas listas del siglo XVI. Si el movimiento se mantiene durante toda la centuria —probablemente, la realidad sería aún más pesimista— tenemos una diferencia entre la totalidad del XVI y la totalidad del XVII de 321 a 170: es decir, un descenso a la mitad. La baja de mercaderes de Indias se debe al ennoblecimiento y abandono del negocio de muchos de ellos, o a la adquisición, con las mismas consecuencias, de bienes raíces, fuera seguida o no de ennoblecimiento; pero el descenso del número de «mareantes» que acabamos de constatar nos sugiere otro hecho no menos decisivo, o quizá el más decisivo: la caída en sí del tráfico transatlántico, la baja de la oferta y la demanda, que puede llevar al cargador lo mismo que al armador no a la hidalguía, sino a la quiebra o a la cárcel.

Es difícil en estos casos distinguir la causa de la consecuencia. El cambio de mentalidades pudo haber provocado el cambio de la coyuntura, como el cambio de la coyuntura pudo haber provocado el cambio de mentalidades. No se trata de defender *a priori* una tesis por el simple de hecho de que está de moda, ni tampoco combatirla por ese mismo hecho. Se hace preciso profundizar en nuestros conocimientos y tener en cuenta todos los factores a la vez. Sin olvidar que en historia es frecuente que dos teorías que parecen contrapuestas resulten compatibles entre sí. Las causaciones e intercausaciones se mueven en una red tan complicada, tan rica en enlaces mutuos, que los fenómenos casi nunca obedecen a un origen único, y que cada uno de ellos puede operar en parte como causa y en parte como consecuencia. Pero dejemos el final de este análisis para más tarde.

El hecho es que en el siglo XVII disminuye el caudal del tráfico transatlántico. Y sin embargo, ahora va a América más gente que nunca. Si en el XVI —las cifras son siempre inseguras— embarcaron unos 250.000 castellanos, en el XVII lo hicieron 400.000. Ya no se trata de la búsqueda de la aventura y la gloria como en la centuria anterior, sino de la colonización, del asentamiento. Los sevillanos de la segunda mitad del XVII, escribe J. Ortiz de la Tabla, «no marchan a ciegas a descubrir nuevos Dorados; van a asentarse junto con sus familiares o paisanos...». Aunque

Cervantes encuentra que marchan a América los «desesperados», habida cuenta del tipo de emigrante que hoy conocemos para la época, habría que entender no los fracasados integrales o los inútiles para la vida, sino los individuos «con poca esperanza» de encontrar trabajo en la Península: fundamentalmente artesanos y campesinos, es decir, en la apreciación de Domínguez Ortiz, miembros de la sociedad más «útiles» —en sentido crematístico— que los emigrantes del siglo anterior.

O, como señala Isabelo Macías,

> América, en la centuria decimoséptima, había perdido para quienes deseaban marchar a ella el fuerte atractivo que una economía boyante, basada en una fuerte minería, ejerció en el siglo XVI.

No se trata ya de cruzar el Atlántico para hacerse ricos, y menos aún para hacerse famosos; si la tasa de emigración aumenta en vez de disminuir, es quizá menos por el atractivo de las tierras nuevas que por la «repulsión» de las tierras propias.

Frente a los que se van, los que vienen. Puede extrañar que en una época en que emigra el artesano, lleguen artesanos extranjeros. La inmigración foránea del XVI había consistido fundamentalmente en mercaderes de altos vuelos. Ahora llegan pequeños artífices, sobre todo franceses, también portugueses: estos últimos en tal cuantía, que cuando Portugal se independizó en 1640, se llegó a temer una insurrección portuguesa en Sevilla. Los artesanos venían a llenar un hueco, producido por la deserción de la mano de obra local. Y eran mal vistos, tratados como «sanguijuelas» que venían, por su parte, a llevarse la plata sevillana. Porque era frecuente que los artesanos que habían adquirido una cantidad más o menos respetable de metal precioso reemigraran varios años después de su venida a sus países de origen, para revalorizar sus ganancias en un medio de más bajos precios. El mecanismo, aún insuficientemente estudiado, y un tanto contradictorio con la supuesta falta de demanda sevillana en el siglo XVII, tuvo por lo menos una consecuencia clara: la huida a otras tierras de más cantidad de plata.

El bajón demográfico

Es probable que Sevilla haya alcanzado la punta máxima de su población —durante la Edad Moderna— en el primer tercio del siglo XVII,

cuando aún era más patente su fuerza que su decadencia. Pero de ningún modo puede aceptarse la cifra de 230.000 habitantes que nos da para 1634 Gil González Dávila. Domínguez Ortiz no cree que se pasara en ningún momento de los 125.000, y unos 150.000 es la cifra máxima que pueden admitir la mayoría de los autores.

Aunque a lo largo de la primera mitad del XVII se registran ya varias vicisitudes, no todas ellas favorables, el nivel se mantiene sensiblemente, hasta el durísimo azote de la epidemia de cólera que se registró entre abril y junio de 1649, y que es considerada generalmente como la mayor catástrofe que en su vida padeció Sevilla. Las noticias de la propagación de la peste venían de ciudades cada vez más cercanas, pero los sevillanos, seguros del buen nivel económico de la ciudad y del cordón sanitario establecido al efecto, no quisieron creer que se encontraban en peligro hasta que comenzaron los primeros casos.

El mal llegó, al parecer, por el río, ya que fueron los barrios ribereños los primeros afectados; luego la enfermedad, con esa cruel lentitud de las epidemias de entonces, se fue propagando manzana por manzana, y casa por casa. Los cronistas de la época, impulsados por la hipérbole barroca, se refieren a los miles de muertos, al horror de las escenas, a las familias esquilmadas por completo, a la imposibilidad de enterrar a tantos cadáveres. Los presos, obligados a cavar grandes fosas comunes, morían contagiados o se escapaban, para transmitir el contagio a otras partes. Por toda Sevilla circulaban, con parvo acompañamiento de clérigos abnegados, los carros que transportaban los restos de familias enteras.

> Quedó Sevilla —escribe Ortiz de Zúñiga— con tan gran menoscabo de vecindad, si no sola, muy desacompañada, vacía gran multitud de casas, que se fueron haciendo ruinas en los años siguientes... [ ] ...Las Milicias, casi del todo, se deshicieron, los gremios y tratos de fábricas quedaron sin artífices y oficiales, los campos sin cultivadores...

Barrios enteros —San Julián, Santa Clara, San Vicente, Santa Marina— quedaron casi despoblados; calles enteras convertidas en solares y huertos: en algunas de ellas creció la hierba «hasta la altura de un hombre».

Los daños reales son difíciles de evaluar, porque los cronistas barrocos son tan exagerados en las cifras como en las descripciones lite-

rarias. De ninguna manera pueden aceptarse los 200.000 muertos de que hablan Ortiz de Zúñiga o Sánchez Gordillo, y menos los 300.000 de Góngora. En la parroquia del Sagrario —una de las más pobladas— aparecen registradas entre abril y junio sólo 1.550 defunciones, aunque es cierto que no podían anotarse todas, por la multitud de eventos o por el fallecimiento de los propios clérigos encargados de hacerlo. En el Prado de San Sebastián se encontró una lápida en la que se declara haberse enterrado allí a 23.343 víctimas de la peste. (Sobre aquellos innumerables restos estuvieron bailando durante 120 años los sevillanos, mientras se celebró en el Prado la famosa Feria de Abril). Domínguez Ortiz aventura como cifra más probable la de 40 a 50.000 fallecimientos, con lo que la población de Sevilla habría quedado reducida durante el resto del siglo a unos 80.000 habitantes. El trauma fue, con todo, de proporciones históricas, y, lo que es peor, irreversible.

Aún así matiza el citado autor:

> ...mas sin negar las proporciones catastróficas de aquella epidemia, ella sola no basta a explicar la decadencia; golpes semejantes sufrieron por aquel tiempo Milán y Nápoles, y se repusieron prontamente. Sevilla también hubiera cubierto sus huecos si las bases de su prosperidad no estuviesen minadas; ya no existían industrias florecientes, riquezas inagotables que atrajesen muchedumbres de mercaderes, operarios y aventureros.

Puede que sea así, aunque la visión sobre la pronta recuperación de Nápoles y Milán peque un tanto de optimista. Pero lo cierto es que en Sevilla llovió sobre mojado. Si la decadencia era una realidad ya visible, la gran peste la precipitó definitivamente. Como escribe Chaunu, desde este momento «Sevilla deja de ser Sevilla»; es cierto que conserva el nombre, pero no muchas cosas más, porque en realidad es ya —y en adelante— «otra cosa».

Capítulo II

LA CRISIS DEL TRÁFICO

Efectivamente, las grandes catástrofes pueden ser superadas a más o menos largo plazo cuando la salud es buena; pero la de Sevilla no lo era ya por entonces. ¿Qué es lo que ha sucedido en la ciudad de los suntuosos monumentos, los innumerables negocios y los chorros de oro y plata, para que se haya vuelto incapaz de levantar cabeza? En parte hemos adelantado ya las razones que una y otra vez se esgrimen: falta de espíritu empresarial, dogales gremiales, fuertes impuestos, escasa unión entre los negociantes, incapacidad para reunir capitales. Todas ellas tienen una alta dosis de racionalidad, aunque no explican un hecho: por qué la decadencia de Sevilla no se produjo desde el primer momento. Si los vicios son meramente estructurales, no se explica que tardaran tanto tiempo en producir sus mortíferos efectos. Sin duda convendría añadir algún elemento coyuntural. A lo largo de las páginas que anteceden nos hemos propuesto destacar que las condiciones y hasta las mentalidades fueron cambiando con el tiempo, y lo que en un principio fue sólo una limitación acabó, al exagerarse, por convertirse en causa del colapso.

Un elemento más relacionado con la coyuntura queda señalado también en páginas anteriores, y a él se refiere bastante menos la corriente historiográfica actual, por más que se nos antoje que su papel no es menos determintante que los siempre citados, sino mayor que cualquiera de ellos. Nos referimos al proceso de inflación, que se fue percibiendo progresivamente a lo largo del siglo XVI. La inflación impedía la competencia y por tanto perjudicaba a la producción española, hasta el punto de que llegó un momento en que ésta, no por fallas técnicas ni por mentalidad poco propicia al negocio, sino por simple

ley de la oferta y la demanda, no resultaba ya rentable. Es una explicación que no por ir contra la moda (no «culpa» a los hombres de negocios españoles) tenemos derecho a menospreciar.

El resultado, en todo caso, es la decadencia de Sevilla y la desaparición —no lo olvidemos, nunca total— de su clase mercantil, base de su papel histórico como Cabecera de Indias: desaparición que se traduce, en los casos en que es posible, en paso a la condición de propietario, rentista e incluso noble; y en los que no existe esta posibilidad —caso este del que nadie se acuerda, pero del que también existen varios ejemplos—, la ruina, la emigración o hasta, como veremos más adelante, el ingreso en un convento.

Causas para explicar lo ocurrido no faltan, ciertamente. Pero hay hechos poco claros que todavía no han encontrado explicación, o que han encontrado una explicación demasiado simplista. No debemos olvidar en ningún caso el completo juego de las intercausaciones a que antes nos referíamos.

El resultado final está claro: la ruina de Sevilla y de su puerto a lo largo del siglo XVII, desde la máxima opulencia hasta su máxima pobreza.

El descenso de las cifras

Todavía a comienzos de la centuria del Barroco, un viajero alemán, Arnold von Holten, observa que «no hay lugar en el mundo donde lleguen más riquezas que a Sevilla». Todavía era verdad. La decadencia del tráfico no comienza con la centuria, sino más tarde. No importa que el número de prestamistas sevillanos haya disminuido, o que una parte de los beneficios se vaya al extranjero; la cantidad de riquezas que llega de América es todavía muy grande, y una buena proporción se queda en Sevilla, o conduce de una manera u otra al enriquecimiento de los sevillanos. Pero desde los años 20 el movimiento empieza a disminuir, esta disminución se hace ya muy sensible por los 30 y trágica en los 40, en que el volumen de los intercambios se ha reducido drásticamente a un tercio.

De acuerdo con los estudios de Lutgardo García Fuentes, el movimiento de navíos en el siglo XVII puede establecerse como sigue:

Decenios	Barcos	%
1600-1609	1.683	20
1610-1619	1.728	20,5
1620-1629	1.377	16
1630-1639	1.043	12
1640-1649	742	8,8
1650-1659	410	4,8
1660-1669	298	3,5
1670-1679	432	5
1680-1689	368	4,3
1690-1699	327	3,8

El porcentaje está referido a la proporción del decenio sobre la totalidad del siglo. Si esto es así, en 1627 habrían circulado ya la mitad de los barcos que viajaban entre Sevilla y América en todo el XVII (unos 4.200 frente a un total de 8.400 en el siglo). El tráfico no se resiente en la segunda decena —como que aumenta ligeramente, en vez de disminuir—, pero enseguida se inicia una pendiente negativa sorprendentemente brusca. En los 17 años que transcurren entre 1625-1642, el tráfico queda reducido a la mitad, y a partir de 1650 las cifras son ridículas. Tan bajo es el nivel que en el veintenio 1670-1689 el tráfico es ligeramente superior al del decenio precedente: el ello se basa la tan discutida tesis del autor sobre la reactivación del comercio americano en tiempos de Carlos II: reactivación evidente, en línea con los intentos de recuperación de la época, estudiados por H. Kamen; pero a un nivel tan modesto, que resultan históricamente, digamos en cifras absolutas, muy poco relevantes. Lo más visible es la caída «brutal», «increíble», 1625-1645, tan rápida que difícilmente se explica mediante un fenómeno puramente estructural; aunque no resulta menos evidente que en el conjunto del siglo XVII las estructuras han cambiado.

La cantidad de plata que llega a Sevilla, si atendemos los recuentos de Hamilton, en parte revisados por Chaunu, nos revela un paralelo descenso:

Año	Índice
1600	100
1610	97
1620	90
1630	65
1640	39
1650	25
1660	15
1670	12?

La curva de pendiente es sensiblemente paralela. En este caso, se toma como índice 100 la cantidad ingresada en la primera década. El nivel alto se mantiene hasta 1620, en que un supuesto observador no sabría adivinar aún si se encuentra en un leve bache pasajero o en el inicio de una nueva coyuntura; pero en 1630 la aportación de plata se ha reducido ya en un tercio, y en 1637 ¡a sólo la mitad! De nuevo nos encontramos con la breve pero desoladora «cascada». En 1650 sólo llegaba la cuarta parte de plata que lo hacía en 1600. El resto no es más que una continuación agravada de la triste historia.

A fines del siglo XVI, trabajaban ocho compañías en colaboración con la Casa de la Moneda, para el amonedamiento del metal precioso llegado por cuenta de particulares. En 1600 son sólo seis. En 1614 quiebran dos, y quedan cuatro. Y de ellas, tres quiebran entre 1650 y 1656: dos de los responsables huyeron a Lisboa, y el tercero fue preso.

Dondequiera que intentemos cuantificar los valores, nos enontramos con el mismo y desolador panorama. Se ha pretendido endulzar el volumen de esta decadencia sobre la base de que lo que disminuye es el tráfico legal —a expensas del ilícito—, con lo que los valores reales habrían disminuido menos que los oficiales, y la catastrofe, en sí, no habría sido tan fuerte. Es cierto que el contrabando se generalizó durante el XVII hasta extremos increíbles; pero también lo es que disminuyó el tráfico real. El descenso del número de navíos que hacen la carrera de Indias está ahí, y lo mismo la baja en la frecuencia de los

viajes; sin que el tráfico en corso o de navíos sueltos furtivos pueda compensar fácilmente esas cifras. En 1650-1699 va a Indias, por término medio, una flota cada dos años, y los galeones cada tres. Entre 1653 y 1658 sólo zarpó una flota. Y entre 1664 y 1672 sólo salió una escuadra de galeones para Tierra Firme (la de don Manuel Barrientos). Peor fue aún —para Sevilla— el último cuarto de siglo, porque entre 1678 y 1700 sólo hubo cuatro expediciones a Tierra Firme. Sevilla ya apenas comercia con América. Quizá por ello sobreviene la crisis de fletes: faltan barcos las pocas veces que se necesitan: como que a partir de 1640 hay que recurrir con frecuencia a naves extranjeras.

Los mecanismos

¿Qué ha sucedido para que en un plazo tan breve —más o menos de 1625 a 1640— el tráfico haya caído hasta extremos casi ridículos? El mecanismo, salvo los tópicos totalmente razonables a que tantas veces hemos aludido, aún no ha sido plenamente comprendido. Hay, es cierto, un vicio estructural que tiende al colapso, pero no resulta fácil comprender cómo sus consecuencias se precipitan ahora y no se han dejado sentir desde siempre, o cuando menos desde mucho antes. Lo repentino del cambio podría depender de algún factor coyuntural, y es este segundo aspecto el que no ha comenzado a estudiarse.

Evidentemente, existe una grave traba socioeconómica, en virtud de la cual disminuyen en España las actividades productivas y mercantiles, se da un «retroceso sobre la tierra», se prefiere la renta segura al riesgo del negocio, y está bien visto no trabajar, porque los nobles no trabajan. En Sevilla, a pesar de la resistencia parcial de algunos elementos, nada extraña a la luz de las tradiciones y de las circunstancias del tráfico indiano, vino a ocurrir lo propio, potenciado sin duda por el barroquismo y el afán de aparentar, es decir, el afán de nobleza. Esto es así. Pero ¿es esto todo? ¿Cómo se explica la decadencia, también en el XVII, de otros países de distinta mentalidad?

Tenemos, como segunda causa, la crisis de la producción metálica. América se pobló, se civilizó, se urbanizó, se unió al ámbito del Occidente adelantado pagando todo a precio de oro, y, sobre todo, de plata. Llegó un momento en que la plata se agotó, y las dos orillas, faltas de bienes intercambiables, se arruinaron, se alejaron mutuamen-

te. La explicación se ha dado también con frecuencia, aunque casi nunca avalada por cifras concretas. Hay noticias sobre el agotamiento de las minas de Potosí, no tanto sobre Oruro, y menos sobre Zacatecas. Otras versiones, aceptadas por Céspedes, atribuyen las dificultades de la plata, más que a la escasez de yacimientos, a la diversificación de los filones —que suelen presentarse en forma de árbol—, con lo que la explotación resultaría menos rentable. El fin de la plata barata representaría el fin de los negocios fáciles y la restricción del tráfico a poco más que a sus términos indispensables.

De acuerdo con las evaluaciones de Soebter, quizá las más fiables en estos momentos, la extracción anual de la plata en el mundo evoluciona durante el siglo XVII de la siguiente manera:

Periodo	Kilogramos
1601-20	422.900
1621-40	393.000
1641-60	366.300
1661-80	337.000
1681-1700	341.900

Hay una disminución de unos 80.000 kilos (es decir, un 20 por 100 del total), que se hace en América más sensible que en otras partes. América produce menos plata y compra menos a Europa; el hecho es evidente, aunque no parece que pueda explicar en todo su volumen la disminución del tráfico. Sí está claro que llega menos plata a España, y, sobre todo, la Corona recibe menos, como consecuencia del contrabando y de las defraudaciones. De ahí los apuros de la Hacienda de los últimos Austrias, la acuñación masiva de cobre y vellón, la política alocada de devaluaciones y resellos, que hace, a su vez, imposible toda economía particular organizada. Se registra así un efecto de rebote: aunque el sector privado no hubiera sido afectado por la recesión —que sí lo fue—, se hubiera visto de todas formas sometido a una dura prueba por la crisis de valores monerarios operada a nivel oficial. Añadamos a ello la proliferación de las incautaciones reales, que se generalizó en el XVII: Felipe III y Felipe IV, escribe Domínguez Ortiz, «abusaron de medida tan perniciosa que tendía a destruir el comercio de Indias en su propia raíz».

No llega plata y no se envían productos. Pero la relación causa-efecto, por mucho que se haya escrito sobre el asunto, no queda clara, ni mucho menos. Puede ocurrir que la falta de plata disminuya la demanda americana, o que la falta de oferta europea o española disminuya la contrapartida de plata. ¿Qué es lo que falla primero? El mecanismo aún no se ha explicado satisfactoriamente, y no parece fácil de explicar, si recordamos la complejidad de las intercausaciones a que nos referíamos páginas atrás.

Una pista interesante es la que puede sugerirnos la afirmación de Chaunu de que la nueva «economía de plantaciones» en América redunda en una disminución del tráfico, porque «se adelanta a las ofertas españolas». Y lo que se dice de la agricultura podría predicarse también de productos industriales, al generalizarse y mejorar la calidad de los «obrajes» y demás talleres indianos. Se tiende a sustituir el intercambio *producto por metal* por el *producto por producto;* pero ni lo que produce Europa interesa *ya* grandemente a América —salvo algunos artículos de alta calidad—, ni lo que produce América interesa demasiado *todavía* a Europa. El siglo XVII señala un paréntesis oscuro entre dos épocas de intereses recíprocos.

El Nuevo Mundo ha llegado a una realidad distinta, a esa «Edad Media americana» a que agudamente se refiere Arciniegas. A la cultura urbana sucede la cultura rural, al hidalgo el plantador y cosechero, a la economía minera la economía de bienes de consumo. América sufre también la etapa de crisis, y se refugia en sí misma. Surgen los tipos que van a consagrarse históricamente y a conformar la variedad «regional» de las Indias: el estanciero, el ranchero, el llanero, el gaucho. América sigue siendo rica, pero fundamentalmente para sí misma, en su agricultura, en su multiplicada ganadería. Necesita menos que antes importar artículos lejanos y caros, y prefiere adquirir artículos propios en moneda propia, de suerte que una buena parte de la plata que producen México o Perú no necesita cruzar el Atlántico, o prefiere, dadas las nuevas condiciones y formas de vida, no hacerlo. Todo ello se explica mejor si suponemos que el cambio de una cultura urbana a una cultura rural se corresponde consiguientemente con un cambio de mentalidades. La riqueza ya no consiste tanto en el lujo del vestido o en el carísimo tocado como en la posesión y producción de la «hacienda», en el hecho de tener la vida resuelta gracias a un bien que no puede escaparse de las manos. Quizá por este camino se pudiera en-

contrar una de las razones más profundas de tan drástica reducción del tráfico.

Los extranjeros y el contrabando

La otra explicación, complementaria de la anterior, pero insostenible en su totalidad, es la que supone que la plata es detraída al extranjero por el comercio ilícito, y ni Sevilla ni España se benefician de ella. La «extranjerización» del comercio afectó a los productos industriales, no a las materias primas; pero ya hemos visto cómo se hizo más sensible conforme la demanda de materias primas por parte de los americanos disminuyó, por un tiempo cuando menos en proporciones relativas, y ya entrado el siglo xvii también en cifras absolutas. Aunque todavía hoy resulta difícil cuantificar las partidas que salían de Sevilla, hay motivos para suponer que, en la medida en que las Indias se fueron volviendo autosuficientes en el abastecimiento de productos de primera necesidad, la proporción de artículos del sector primario que cruzaban el Atlántico disminuyó. ¿Disminuyó también —aunque tal vez proporcionalmente menos— la demanda de productos manufacturados? He aquí una pregunta sumamente interesante que hasta el momento no ha encontrado una clara respuesta. Que, medido en estadísticas oficiales, descendió a todos los efectos el tráfico es una verdad inconcusa; y por consiguiente está claro que también se hizo menor la cantidad de manufacturas enviadas a Indias a través de la Casa de Contratación.

Tenemos el contrabando. Sabemos que si fue siempre practicado, en la época del Barroco alcanzó proporciones asombrosas. Para M. Borrego, en la segunda mitad de la centuria, el comercio ilícito llegó a acaparar 2/3 del total.

> La competencia de estos contrabandistas puso de manifiesto las debilidades intrínsecas del sistema mercantil indiano de los Austrias: lentitud, alto coste del régimen de Flotas, al tener que llevar escolta militar, organización defectuosa...; todo lo cual hacía resentir este comercio ante la competencia extranjera...

O, como escribe L. García Fuentes,

> ...todo el comercio estaba implicado en negocios ilícitos, por lo que cualquier investigación profunda sobre la participación de los extranjeros en el tráfico comercial en Indias podría dejar al descubierto, al mismo tiempo, el cúmulo de negocios ilegales...

Pero no es nada sencilla esa «investigación profunda», porque sobre el comercio ilícito, y casi por definición, no hay documentación oficial. Lo único que percibe el sector público es que existe movimiento, y sin embargo no existen beneficios revertibles a las arcas del Estado. Un memorial de la segunda mitad del XVII, exhumado por J. L. Barea, reconoce con cierta ingenuidad que

> nos ha enseñado la experiencia que desde años a esta parte se ha bajado sucesivamente el Rédito de Aduanas de los puertos de mar, y reducido casi a aniquilarse. Sin embargo, es notorio que los extranjeros no discontinuaron su comercio con estos Reinos, tanto para el consumo de los naturales como para el trato de las Indias, entrando los mismos géneros de manufacturas, y no en menos cantidad que solían antes.

La afirmación no es del todo exacta, porque el comercio extranjero se resintió también del marasmo casi general del siglo XVII —que abarca a casi toda Europa, menos Inglaterra, Holanda y Suecia—, y las cifras de entradas y salidas de barcos se reducen en un buen número de puertos del Atlántico y en todos los del Mediterráneo. También está perfectamente clara la disminución de entradas en los puertos de la América española. Pero parece indiscutible que la descomposición del complejo aparato del Estado de los Austrias y la corrupción propia de la era del Barroco hacían más difícil el control oficial. Y los comerciantes extranjeros —también, en su momento, los comisionistas españoles, pero sólo ellos— fueron los verdaderamente beneficiados.

Hemos mencionado a los españoles, y es preciso destacar que en el reparto del botín del tráfico ilegal también algunos de ellos llegaron a tener su parte. El mismo Consulado estuvo mezclado en asuntos poco ortodoxos, y fue el primer interesado en esquivar el control oficial, finalidad que se conseguía mediante actos parecidos al soborno. L. García Fuentes ha contabilizado, para fines del XVII, un total de 3,5 millones de pesos entregados a la Corona como donativos, y seis mi-

llones para obtener indultos a presuntos contrabandistas. Dos ejemplos bien expresivos: en 1677 llega una orden de la Corona para llevar a cabo una investigación sobre caudales consignados a extranjeros. El Consulado ofrece un «servicio» de 30.000 pesos para que se deje en suspenso la investigación. En 1682, el Consulado se entera de que va a venir a Sevilla el marqués de Mancera para investigar el contrabando y expulsar a los extranjeros que detraen capitales. El Consulado, en vez de alegrarse se aterra, y al final todo se arregla con la concesión de un servicio de 400.000 pesos para que no venga Mancera.

Las dos partes acabaron aceptando el juego: los comerciantes de Sevilla, porque obtenían más beneficio con la participación en el contrabando que tratando —sin éxito— de vender directamente, y la Corona, porque le resultaba más cómodo aceptar los regalos que extremar una vigilancia cada vez más inútil y además cara. Era preferible dejarse sobornar que tratar de impedir con escasas probabilidades de éxito el soborno de otros. Pero todos estos hechos no hacen más que poner en evidencia la extrema debilidad del dispositivo español de comercio con las Indias.

Sería por tanto un grosero error no contar, a la hora de totalizar el monto del tráfico con América, y sobre todo a fines del siglo XVII, con el hecho patente y escandaloso del contrabando. Lo que este reconocimiento no puede suponer, sin embargo, es un simple papel sustitutorio, como podría inferirse de las versiones de algunos autores. En 1680 es mucho mayor el comercio ilícito que el lícito, sin que ello quiera decir que el comercio ilícito de 1680 es similar al lícito de 1600. El tráfico, de todas formas, disminuyó, aun tomado en cifras reales. Si el contrabando alcanzó, como se quiere, los 2/3 del movimiento total, tenemos que ese total no pasó de diez a uno, como pretenden los datos oficiales, sino de diez a tres. Un descenso, de todas formas, brutal.

La piratería

Una segunda vía para el tráfico entre América y los no españoles es el comercio de corso y la piratería, fenómenos más relacionados entre sí —y en ocasiones identificables— de lo que puede hacer creer la literatura de la época. Corsarios, piratas, bucaneros, filibusteros, constituyen una curiosa mezcolanza, muy al estilo del Barroco, en que lo

común es el beneficio ilícito, ya sea por obra de la máxima violencia, ya con el consentimiento y aun con el beneplácito de los criollos.

La pérdida del control de los mares permitió a estas fuerzas irregulares de ingleses, holandeses, franceses, penetrar en el Mediterráneo americano y adquirir desde allí bases operacionales. En 1634, los holandeses se apoderan de Curaçao, y en 1655 los ingleses de Jamaica. Casi al mismo tiempo, los franceses se asientan en el noroeste de La Española (dando origen a lo que hoy es Haití) y en 1665 fundan la *Conpagnie des Indes*. Ese mismo año, la flota de Tierra Firme perdió por ataques corsarios dos millones y medio de pesos. En 1668 los bucaneros de Morgan saquean Portobelo, y en 1669 asaltan Maracaibo, donde apresan tres navíos españoles, portadores del tesoro de Cartagena. En 1670 incendian Portobelo y Santa Marta, y destruyen Panamá. En 1683 ocurre el saqueo de San Juan de Ulúa, en presencia de una escuadra española que no se atreve a intervenir. En 1685 tiene lugar la destrucción de Campeche, y en 1697 los bucaneros franceses toman Cartagena el tiempo que les viene en gana. En estas condiciones, decir que España posee el monopolio del tráfico con las Indias es una irrisión.

Si no resulta cuantificable el volumen del contrabando, menos lo es el del comercio en corso. El número de navíos extranjeros que cruzaba regularmente el Atlántico no parece haber sido elevado, y muy probablemente fue más cuantioso —también más dañino para España y para América— el botín de la piratería, que solía dirigir sus ataques a los grandes mercados o a los galeones cargados con metales preciosos; pero en tanto no se realice un estudio, tan siquiera aproximado, no hemos de despreciar tampoco esta otra forma de mordisco inferido al control sevillano.

Capítulo III

SEVILLA PIERDE LOS PAPELES

Un informe del Consulado de Indias, a fines del siglo XVII, recogido por Lutgardo García Fuentes, cita hasta 20 causas de la decadencia del comercio: entre ellas la saturación del mercado americano de cuantos artículos pueda ofrecer Sevilla, la escasez de las mercancías que cargar, las continuas guerras, la piratería, los fraudes, los frecuentes naufragios, la mala información sobre mercados, la escasez de numerario, las tarifas aduaneras... Todas ciertas, y algunas muy acertadamente analizadas para la época en que se exponen; pero como es costumbre en la publicística sobre la decadencia, se acierta mucho más en el diagnóstico que en el tratamiento, o sea, el conjunto de medios a poner en práctica para corregir tantos males. Era el famoso «agotamiento» de que ha hablado Palacio Atard, el «cortocircuito» a que se ha referido Sánchez Albornoz, la pérdida de lucidez y de ánimos al mismo tiempo. Sevilla, testigo de la máxima grandeza, había de serlo también de la máxima decadencia.

La postración

Una fuente para conocer la autoconciencia de la postración en que había caído Sevilla se titula nada menos que *Representación, manifiestos, exclamaciones y suspiros que hacen y dan los 17 gremios de mercaderes unidos*, publicada en 1701, que se conserva entre los curiosos papeles del conde del Águila, en el Archivo Municipal. Exclamaciones y suspiros no faltan, ciertamente, en este documento, redactado al parecer en 1695, antes del cambio de dinastía. Como en todos los memoriales del

Barroco, se exageran las grandezas pasadas, para destacar aún más las miserias presentes; las cifras no han de tomarse al pie de la letra, pero no dejan de ser expresivas del reconocimiento de un colapso definitivo. De 16.000 telares de seda, quizá la más importante y famosa labor artesana de Sevilla, «no han quedado en uso doscientos telares»; en cuanto a los de lienzos se ven en el día «totalmente extinguidos». No marcha mejor el comercio, porque de los mercaderes de paños, de los que antaño «dependía Segovia y toda España»... «sólo han quedado... tres; y éstos por su ancianidad se han ido manteniendo con los caudales que de antiguo tenían...». Así no es de extrañar que

> se ven mucho número de casas y tiendas cerradas, y muchos barrios enteros dentro de las murallas... se han asolado y convertido en huertas y jardines...

Las crónicas y noticias no nos presentan un panorama menos desolador. Quizá los más expresivos, por la época, posterior a la gran peste, y coetánea con la mayor decadencia de la ciudad, sean los *Avisos* de Barrionuevo. «Dícese que muchos hombres ricos de Sevilla y otras partes se hacen religiosos, desesperanzados del mundo, habiendo perdido sus haciendas». Antes, los negociantes se hacían nobles o propietarios; ahora el recurso es imposible, por la falta de capitales: no hay inconveniente en admitir que, en muchos casos, el ingreso del negociante en un convento sea resultado de los desengaños del mundo; pero tampoco se puede evitar la sospecha de que fue en otras ocasiones un expediente para evitar caer en la ruina total. Y poco después:

> Casi todos los hombres de negocios y tratantes de toda Andalucía han quebrado, estando llenas las iglesias de retraídos, y las gentes y pueblos con tal desconsuelo, que andan por las calles como locos y embelesados...»

Es la época de los hechizos de Carlos II: Sevilla parece también una ciudad hechizada, como en un sueño irreal, incapaz de hacerse cargo siquiera de qué ha ocurrido. Con todo ello «está aquella ciudad muy a riesgo de perderse, [...], habiendo quebrado los más y quedando todos a pedir por puertas...».

Es absolutamente innecesario recordar que el cronista, como casi todo el mundo en su tiempo, exagera, hace de la decadencia una figura literaria. Pero tampoco sería lícito ignorar el fondo de verdad, la parálisis del puerto, la reducción de los movimientos a la décima parte, la desaparición de la artesanía y la ruina de los antaño poderosos cargadores de Indias. La ciudad, despoblada por la epidemia y empobrecida por la mala coyuntura, aunque todavía conservaba magníficos palacios y templos, o artistas de primera línea, como Murillo o Valdés Leal, ya no era más que una sombra de lo que había sido. Desaparecida su función axial de puerto de las Indias, apenas conservaba razón de ser.

Efectivamente, la falta de alicientes para la navegación había provocado la falta de barcos. De ella se queja una y otra vez el Consulado, haciendo ver que los navíos disponibles son pocos y viejos, siendo cada vez más necesario recurrir a embarcaciones extranjeras, no muchas ciertamente, porque la baja de los movimientos ha hecho disminuir la necesidad de medios de transporte a niveles ridículos. Pero tan significativo o más que el abandono de la política naval es el olvido del arte de navegar. Menudean las quejas sobre las pérdidas de naves por impericia de los pilotos. Causó indignación el caso de aquellos seis barcos que salieron para Génova, de los cuales sólo dos llegaron a su destino, perdidos —tres de ellos antes de cruzar el estrecho— en circunstancias lamentables.

Así lo refleja tambien P. Veniero, embajador veneciano, que escribe en 1697:

> los españoles han abandonado el arte de navegar; de tal suerte que sólo algunos pocos barcos de Vizcaya se dedican a aportar los frutos de la tierra, y sus tripulantes casi no saben ya ni navegar guiándose por las estrellas. ¡Siendo así que en otros tiempos la fama de esos marinos se extendía de polo a polo!

El abandono de las técnicas de navegación, cuyo secreto había tenido por mucho tiempo Sevilla como ninguna otra ciudad del mundo, es un hecho, como tantos otros, difícilmente explicable —especialmente por el grado de incompetencia a que se llegó—, pero la realidad está ahí, y como tal es preciso admitirla.

El azolvamiento del río

La crisis de la navegación en Sevilla tiene también razones locales. La baja se hubiera registrado de todas formas, pero la imposibilidad del puerto de Sevilla para seguir soportando los grandes navíos que hacían la Carrera de Indias se hubiera dado a su vez, aun sin crisis de tráfico. Por un lado, hemos de considerar la tendencia general en toda Europa, o por lo menos la Europa atlántica, a construir navíos de cada vez mayor tonelaje. No hubiera tenido sentido tratar de mantener como puerto volcado a Occidente un cauce fluvial cada vez menos adecuado para servir de camino a aquellos barcos. Pero es que, por otro lado, aquel cauce se hizo de por sí menos navegable, y aquí se encuentra en gran manera el quid de la cuestión.

Está por hacer, o, por decirlo de otra forma, parece que está mal hecha la historia del clima. Sí hay unanimidad en admitir que el del siglo XVII en la zona mediterránea fue de los más irregulares y desabridos de los tiempos modernos. La tesis de I. Olagüe sobre el desplazamiento del frente polar ha quedado por lo menos parcialmente anticuada; pero llegamos a parecidas conclusiones si admitimos un desplazamiento del anticiclón subtropical o de las Azores. El clima de Sevilla se habría hecho más continental, frío en invierno y no por eso menos caluroso en verano: con prolongadas y desastrosas sequías cortadas por la irrupción de borrascas «inversas», al sur del anticiclón, capaces de provocar los típicos mínimos del golfo de Cádiz, pródigos en lluvias torrenciales.

Hasta entonces, la nieve —empleada como elemento de conserva, y también para la fabricación de sorbetes o helados— se traía de la serranía de Ronda, justamente de la llamada sierra de las Nieves; pero en 1692 se construyeron pozos para almacenarla en Constantina, hecho que hoy resultaría difícilmente imaginable. Si no un descenso de la temperatura media anual —que bien pudo producirse— sí queda claro el de las temperaturas invernales. Y sobre todo se acusa la irregularidad. En septiembre de 1603 se produjo una crecida que rompió el puente; 1605 fue en cambio el año del hambre, por efecto de una durísima sequía. En marzo de 1618 se produjo una tremenda avenida, mayor que la de 1603, y el 3 de enero de 1622 nevó, durando la capa blanca dos días, con altura de un palmo: intensidad que no recuerda Sevilla, por lo menos desde que existen estaciones meteorológicas. Otro

hecho sin precedentes: volvió a nevar sólo dos años más tarde (31 de enero de 1634), y se helaron las fuentes.

La peor riada parece haber sido la de 1626, el recordado por los sevillanos como «año del diluvio». La crecida se prolongó durante enero y febrero, quedando inundadas 8.000 casas. Los barcos que estaban en el río fueron arrastrados, y uno de ellos apareció en el Prado de San Sebastián, casi un kilómetro tierra adentro. El 31 de octubre de 1628 el temporal hundió varios barcos en el río, «que parecía mar»: «no se ha visto tal». Agosto de 1630 fue en cambio extremadamente caluroso, y provocó frecuentes incendios espontáneos; en septiembre de 1633 se produjo —tempranamente, como es costumbre en el XVII— otra fuerte inundación de la ciudad, lo mismo que en 1635. Pero en 1636 no llovió, y fue conocido por los sevillanos como «el año del hambre». En 1641 heló nada menos que el 20 de abril, y en 1642 sobrevino otra fuerte riada, sólo inferior a la de 1626. De nuevo fortísimo calor en julio de 1644, con cinco grandes incendios que asolaron manzanas enteras. A fines de marzo de 1649 se produjeron grandes lluvias, «y frío como en enero», razón por la cual no pudieron salir las procesiones de Semana Santa (semanas después sobrevendría la espantosa peste).

Sería demasiado largo, y no muy coherente con el contenido de este libro, seguir enumerando anormalidades meteorológicas, pero no se puede olvidar la gran riada de mayo de 1658, y la terrible hambruna de 1677, «el año más fatal que se ha visto». Aunque sería menos fatal que 1683, que padeció otra atroz sequía, con pérdida de cosechas y muerte del ganado, coronada por «un verano calurosísimo, y en esta ciudad de Sevilla muy penoso por esta causa», y especialmente porque se habían secado las fuentes. En año y medio prácticamente no había llovido, hasta que el 29 de noviembre se abrieron los grifos del cielo, y no dejó de caer agua todos los días hasta mediados de febrero. En aquel invierno 1683-1684 se produjeron nada menos que ocho o nueve riadas consecutivas, con tal temporal y oscuridad «que no hubo persona ninguna que no presumiera con aquellas señales que se había de hundir la ciudad».

Se explica que el clima del siglo XVII deteriorase más que nunca la ya siempre difícil navegabilidad del río. Precisamente es la sucesión sequía-avenidas el factor de erosión más eficaz, tendente en este caso al desarrollo de meandros y formación de barras. Por si no bastasen los obstáculos creados por el propio tráfico —barcos hundidos en cantidad

creciente, cada vez más difíciles de sortear— vinieron a dificultar la navegación los elementos. Ya en 1625 se perdieron los galeones de don Luis de Córdova, «por haberse dilatado dos meses en salir de la barra, porque cuando había agua para salir no había viento, y cuando había viento no había agua», según cuenta un informe. En el último intento terminó zozobrando. Aunque la catástrofe más sonada fue la pérdida de la flota de don Roque Centeno, toda ella en el río, en 1660.

Los «puntos negros» eran El Naranjal, Coria, Los Pillares, y, sobre todo, la barra de Sanlúcar. Poco a poco se hizo costumbre alijar parte del cargamento de las flotas en Chipiona, Sanlúcar o Bonanza, enviando los cargamentos en barcos más ligeros hasta Sevilla. Sólo entonces podían «subir», si lo hacían, las naves de Indias, ya vacías. ¿Tenía sentido seguir manteniendo a Sevilla como Cabecera de Indias?

En 1666 se hicieron sondeos en la barra de Sanlúcar, supervisados por don José de Veytia y Linaje, el oficial de la Casa de Contratación mejor preparado de su época, y autor de *Norte de Contratación de las Indias*, una obra que nos lo presenta ya como uno de los típicos preilustrados de fines del XVII. Veytia quería resolver de una vez el dichoso problema de la barra. Las medidas dieron máximas de profundidad, según los puntos, de 11 2/3 a 13 3/4 codos, es decir, entre 6,5 y 7,7 metros: eso en las mejores condiciones. Como un barco de 600 toneles calaba más de diez codos, el peligro era evidente, habida cuenta de la imprecisión de la maniobra, inevitables desvíos operados por la corriente, o los cabeceos provocados por la marejada. Barcos de mucho menos calado habían embarrancado allí. La barra era un inmenso cementerio de buques, o de restos de ellos.

Tres soluciones alternativas se barajaron: la primera, mejorar el cauce, merced a un oportuno dragado; la segunda, su desvío, hasta unir el Guadalquivir con el Guadalete, que desemboca en el Puerto de Santa María, sin peligro de barra; la tercera, cambiar el puerto de partida de las flotas.

La segunda era la más constructiva, aunque no fácil técnicamente, y la más cara, aunque el ingeniero Leonardo Turriano presentó un proyecto que no pasaba de los 800.000 ducados. La primera se intentó en 1688, con los fondos que aportó Sevilla, porque el erario no estaba para aquellos gastos; pero al parecer se cometió un fallo técnico: en vez de dragar la barra, se construyó un dique de 1.000 pies de largo por 100 de ancho, para estrechar el cauce. El resultado fue que

aumentó la velocidad de las aguas, y con ella el peligro. Un informe de la época aseguraba que la navegabilidad había empeorado. Sólo restaba poner en práctica la tercera solución: el destronamiento de Sevilla.

Cádiz contra Sevilla

Sevilla, Madrid y Granada, como ciudades con afluencia de advenedizos y numerosa población flotante, cobraban un arbitrio sobre alquileres, que en otras partes no hubiera reportado apenas beneficios, toda vez que el importe de los arrendamientos era muy bajo y en aquellos tiempos hacer pagar un impuesto salía caro. A fines del siglo xvii, como consecuencia de la despoblación, se abandonó la cobranza de arbitrios en Sevilla. En 1668 se imponía el arbitrio en Cádiz. Es todo un símbolo de la inversión de papeles que por aquellos años se estaba operando. Porque, efectivamente, aún no hemos mencionado una de las causas más operativas de la cadencia de Sevilla y su puerto: el auge concomitante de Cádiz y el suyo.

Cádiz, en efecto, es un caso único en la historia de la España del xvii. No sólo no participó en la despoblación general, sino que experimentó la pendiente demográfica ascensional más fuerte de su historia. Las cifras de población, calculadas por Porquicho y Ponce, son, por lo que se refiere a esta centuria, en verdad impresionantes.

Año	Porquicho	Ponce
1597	5.300	
1600	7.100	7.000
1610	8.700	9.000
1620	12.300	12.000
1630	14.700	15.000
1640	19.000	20.500
1650	21.900	23.000
1660		24.500
1670		30.000
1680		32.000
1690		38.000
1695		42.000

Tenemos que, a lo largo de un siglo —¡y nada menos que el XVII—, la población de Cádiz se multiplicó por seis. En cambio, en el famoso siglo gaditano, el XVIII, apenas se duplicó. Fray Gerónimo de la Concepción observa complacido en 1667 como «de Sevilla, Xerez, Córdoba, Zamora, Burgos, Montañas de León y Oviedo, Nápoles, Florencia, Milán, Génova y otros lugares extranjeros...» llegan continuamente gentes a poblar Cádiz.

Sin duda es exagerado, pero significativo el informe (recogido por J. Everaert) que en 1670 escribe a Colbert el cónsul Catalán, según el cual «el comercio de este puerto de Cádiz es el mayor y más floreciente de Europa». El auge de Cádiz está en estrecha relación con la decadencia de Sevilla, y aunque —no nos desengañemos— el uno no compensa la otra, permite un impulso sin precedentes del emporio gaditano: mucho más visible, además, por cuanto era una ciudad pequeña, hasta hacía muy poco insignificante.

Puerto abierto contra puerto cerrado; pero también, y esto no es menos importante, tráfico relativamente libre frente a tráfico intervenido. Los historiadores sevillanos —incluyendo a alguno de los actuales— critican a Cádiz por su afición al contrabando. Las malas artes de los vecinos del puerto abierto habrían provocado la decadencia de la capital del Guadalquivir. Y no falta razón para afirmarlo, aunque el motivo de fondo, como acabamos de ver, parece muy otro. La existencia del contrabando gaditano es perfectamente cierta, como no es menos cierto que en Sevilla también se practicaba cuando se podía, aunque por lo general se podía menos.

Pero también cuentan las franquicias abiertamente reconocidas. Ya las paces de Westfalia y de los Pirineos, en 1648 y 1659, presencian ventajas concedidas por Cádiz a holandeses, hanseáticos, franceses e ingleses. Uno de los arrendadores de aduanas de Cádiz, Simón Rodríguez Bueno, generalizó la política de facilidades a los mercaderes extranjeros, y la completó poco después el que Domínguez Ortiz llama el «taimado hebreo Francisco Váez Eminente». Váez Eminente es sin duda uno de los grandes forjadores del emporio de Cádiz. Convencido —como en su tiempo lo estuvo la comuna de Amsterdam— de que el auge del tráfico aumenta más los ingresos fiscales que el ahogo de las exigencias, abrió la mano cuanto pudo, aunque en ocasiones rozara la ilegalidad. En sus alegatos de defensa —porque Sevilla protestó reiteradamente— Váez aseguraba que tendía facilidades justo para evitar el

contrabando. Y puesto que éste era ya un hecho consumado e imparable, no dejaba de tener una parte de razón.

Resultado: que, en 1663, 1.000 varas de morlés pagaban 200 reales de derechos en Cádiz y 984 en Sevilla; y la misma cantidad de felpa 40 en Cádiz y 277 en Sevilla. El comerciante extranjero que no trataba de utilizar el «tercio de toneladas» concedido a Cádiz debería tener razones sospechosamente serias para acudir a Sevilla. Cierto que también existían en Cádiz mil formas de practicar el comercio ilícito. Las dos más conocidas son las que nos recuerda Adolfo de Castro, y que, como tantas otras expresiones gaditanas, harían fortuna en nuestra lengua: la primera era *hacerse el sueco*, es decir, hacerse pasar por sueco en tiempo de guerra, para aprovechar las ventajas concedidas a los neutrales; la otra, *pasar por alto* las mercancías, es decir, por encima de las murallas, a espaldas de los vigilantes.

Como observa certeramente Luis Navarro,

> si el pleito de Cádiz con Sevilla se prolongó durante un cuarto de siglo, ello ha de atribuirse a la enorme presión que el Consulado y el Ayuntamiento sevillanos eran capaces de ejercer sobre los poderes centrales de la Monarquía.

En efecto, Sevilla no sólo se negó a reconocer el hecho consumado, sino que contraatacó con toda su fuerza. Se inició así una polémica de discursos, manifiestos, reclamaciones y panfletos, que, según Antonia Heredia, no terminaron hasta 1744, es decir, mucho después del triunfo definitivo de Cádiz.

En 1664, los sevillanos consiguieron una Real Cédula en virtud de la cual los galeones que no pudieran franquear la barra descargarían en Sanlúcar y no en Cádiz. Poco después, Sevilla creyó haber alcanzado una victoria decisiva nada menos que con la supresión de las seculares instituciones del Juzgado y Tercio de Toneladas. Si el Juzgado fue suprimido, nadie logró acabar con la carga en Cádiz, de modo que la medida fue contraproducente por la debilidad que delataba su falta de cumplimiento. Incluso se llegó a legislar sobre el tonelaje de los navíos de la Carrera, a fin de hacerlos aptos para atravesar la barra, decisión que tampoco parece haber surtido muchos efectos.

El jerezano Gaitán de Torres salía en defensa de sus vecinos: «... el remedio que a voces publica todo el Reino... es mandar que en la Bahía

de Cádiz se carguen las Flotas y Galeones, y que de ella salgan para las Indias...». Fray Gerónimo de la Concepción, con su desbordado entusiasmo gaditano alegaba que «aman las provincias y reinos extraños a Cádiz porque su bahía es abierta, sus demarcaciones son fijas, sus estancias seguras, su trato sin doblez, sus naturales domésticos, en política lo mejor...» Mientras Sevilla «pretende el artificio con el disfraz de celoso, incluir a un charco de nueve codos de agua a innumerables bajeles, cuyos portentosos buques aun en quince brazas de hondura arrastran anclas, padeciendo míseros descalabros...».

No sólo las razones influyen. El Cabildo de Cádiz hizo en 1679 un «servicio» de 500.000 ducados a la Corona. Aquel mismo año, se restituía a su puerto el Juzgado y Tercio de Toneladas. Más aún: en 1680 se declaraba a Cádiz Cabecera de Indias, aunque Sevilla se quedaba con todo el aparato administrativo.

> Éste fue el primer accidente —comenta amargamente uno de los clásicos historiadores sevillanos, Matute— que empezó a enflaquecer el comercio de esta capital, que caminó precipitadamente hacia su ruina.

En realidad no fue el primero, aunque sí decisivo; tampoco sería el último.

El certificado de defunción tendría que esperar a la nueva dinastía. Cuando Patiño, el inteligente ministro de Felipe V, propuso el traslado a Cádiz de la Casa de Contratación, el vocerío de Sevilla fue tal, que no iba a extinguirse en muchos años. El famoso libelismo anti-Patiño, que le perseguiría toda la vida en innumerables papeles anónimos, habría tenido un origen sevillano, según A. Heredia. Sevilla aseguró que las limitaciones de la barra de Sanlúcar eran poco menos que un infundio gaditano, y que podían franquearla navíos de hasta 600 toneles. Cádiz lo negó terminantemente, y se realizaron diversas pruebas con resultados contradictorios, según fuese la parte «organizadora». La cuestión de los experimentos llegó a convertirse en una verdadera apuesta entre las dos ciudades. Hasta que Patiño decidió tomar cartas en el asunto, y exigió una prueba con las máximas garantías, acto que fue seguido con la expectación que es de suponer, de acuerdo con un humorístico pero muy bien fundamentado estudio del malogrado Víctor Fernández Cano.

Había llegado la hora decisiva. Se escogió el navío más apto, y se lo cargó hasta la flotación defendida por los sevillanos. Es cierto que Cádiz protestó que durante la noche parte de la carga había sido desestibada para subir la línea de flotación, pero el recurso no fue estimado. Ni falta que hizo. Llegado el momento de la pleamar, el navío inició la maniobra, y no tardó en encallar en la arena. Cuantos esfuerzos se hicieron para dejarlo en libertad de movimientos resultaron contraproducentes: y allí hubo que dejarlo. Un Real Decreto del 12 de mayo de 1717 trasladaba a Cádiz la Casa de Contratación y el Consulado del Mar.

QUINTA PARTE

LA HORA DE CÁDIZ

Los gaditanos se enorgullecen de su siglo XIX, aquel en que la ciudad fue cuna primero y luego crisol del liberalismo, o en que dio más políticos —Alcalá Galiano, Istúriz, Mendizábal, González Bravo, Roncali, Pavía, Castelar y tantos otros— que Madrid o que cualquier ciudad del resto de España. Pero el siglo de oro gaditano por excelencia es el XVIII, y no podía menos de ser así. Si Cádiz fue siempre lo que fue su comercio, y en esto están de acuerdo todos los historiadores de la ciudad, la era de la Ilustración supera a todas las anteriores y posteriores, y presencia el milagro de 1.000 buques fondeados en su bahía. Es el momento en que Cádiz se engrandece hasta convertirse en una de las mayores ciudades de España, y, por supuesto, la más rica. Crecen los barrios con esa mezcla de cartesianismo y espontaneidad que caracteriza la geografía urbana de Cádiz, y, sobre la casa, la torre, desde cuyos altos se atisba con el catalejo —ese catalejo que no falta aún en las casas antiguas de Cádiz— el horizonte marino, en que puede aparecer de un momento a otro la vela amiga que trae al ser querido o la fortuna.

No se comprendería la realidad gaditana, su ser, su genio, su viveza, su cosmopolitismo, su propia fisonomía urbana, sin tener en cuenta el designio histórico que Patiño, primer intendente de la ciudad por unos años, y artífice, antes de ello, del traslado de la Casa de Contratación, resumía en dos palabras: «las Indias y el Comercio». Por las Indias y el comercio fue Cádiz lo que fue, nutricia de América, adelantada de Occidente, heredera por función histórica de Sevilla, y al mismo tiempo, por razones que comprenderemos mejor en este caso, la ciudad, todavía hoy por hoy, más americana de Europa.

Cádiz fue eso porque heredó a Sevilla, pero por algo más también. En el tiempo de la herencia, el contacto entre dos mundos estaba

languideciente, no existía el estímulo de la oferta y la demanda que antaño había hecho del Atlántico un lago occidental. En el siglo XVIII, nuevamente se estrechan los vínculos. Por un lado, una política mercantilista que busca en el tráfico su principal realización; por otro, la valoración de productos indianos antes poco estimados —el cacao, el tabaco, el azúcar, el algodón—, de los que Europa siente ahora necesidad: y América envía a Europa ya no sólo oro y plata, sino estos productos específicos, que solamente ella puede proporcionar; el beneficio de este comercio enriquece a una burguesía criolla que vuelve a sentir necesidad de los refinados productos europeos. Y el resultado es un incremento del intercambio, que vuelve a alcanzar, en el XVIII, una renovada etapa de actividad. Cádiz es el principal testigo de este nuevo trasiego Europa-América.

Capítulo I

CÁDIZ Y LOS GADITANOS

El impulso de la ciudad, ya lo hemos visto, procede del XVII. Sin embargo, es en el XVIII cuando Cádiz no sólo duplica su población, sino que «se hace» tal como hoy es, con su fisonomía y su carácter peculiar. Si nos fiamos sólo de los cocientes, caeremos una vez más en el señuelo no siempre expresivo de lo porcentual, y no sabremos valorar el peso específico de los grandes números. Si en la época del Barroco Cádiz era una ciudad en casi caótica expansión, en que los servicios y la organización llegaban siempre tarde y las cosas no parecían en su sitio, bajo la Ilustración es una ciudad bien armada, llena de equilibrio, de mesura y de encanto, sin dejar de ser, y más que nunca, cornucopia de riquezas, nudo de tráfico entre dos continentes, ese «emporio del orbe» que cantara, a fines de la centuria anterior, fray Gerónimo de la Concepción.

El incremento demográfico

Como ya decíamos, en el siglo XVII Cádiz multiplicó por seis o siete su población: caso realmente excepcional, único en su género, y, sobre todo, en su época. Por el contrario, en el siglo XVIII, el siglo de la grandeza de Cádiz por excelencia, apenas la duplicó. Acabamos de mencionar los señuelos estadísticos, y apenas cabe recaer aquí sobre el tema. Desde un punto de vista de las leyes del desarrollo demográfico, Cádiz experimentó en el XVIII una deceleración. Es posible que haya que admitirlo «técnicamente» así, y que buscar explicaciones, como la referente al reducido espacio de expansión en su recinto cuasi insular,

y el crecimiento complementario de otras poblaciones: la Isla de León, Chiclana, el Puerto de Santa María, Puerto Real, que, de acuerdo con los estudios de J. J. Iglesias y otros autores, vivieron también su siglo de oro.

Pero para comprender las cosas no hemos de tener en cuenta sólo el elemento cuantitativo, sino también el cualitativo. Cádiz multiplicó en el XVIII su riqueza por un factor mucho más alto que su población, y únicamente por esto aumentó prodigiosamente su peso y su nombre en la historia. Sin olvidar que la duplicación de una ciudad de 40.000 habitantes al nivel de los 80.000 es también excepcional en el siglo, y la convirtió en una de las cinco capitales más pobladas de España, y una de las tres más ricas: evidentemente, la más rica en razón de su población.

Si hemos de aceptar como buenas las apreciaciones que con evidente prudencia ha hecho F. Ponce Cordones, la evolución de la población de Cádiz en el siglo XVIII se establecería de acuerdo con la siguiente secuencia:

Año	Habitantes
1700	41.000
1710	34.500
1720	43.000
1730	50.000
1740	53.000
1750	50.000
1760	60.000
1770	64.000
1780	69.000
1786	71.500

Este último sería el valor máximo del siglo. Luego, vendrían los problemas, y también las epidemias. Un valor máximo comúnmente admitido es el de 75.000 habitantes. Adolfo de Castro, teniendo en cuenta la numerosa población flotante, nunca censada, aventura que Cádiz debió de llegar de hecho, a fines del siglo XVIII, a los 100.000 habitantes.

¿Cuál es el factor de tan poderoso incremento? Sería pueril conceder un papel determinante al crecimiento vegetativo. Cádiz se en-

grandeció a costa de no gaditanos, y por eso P. Collado ha destacado como caso peculiar

> la idiosincrasia de esta ciudad marítima, cuya estructura poblacional indígena es tan débil por la intensa y progresiva inmigración que padece durante la Edad Moderna, por su privilegiada situación en la Carrera de Indias y por su posterior usufructo del Monopolio.

Inmigración que padece o que disfruta, según queramos entenderlo, añadiremos nosotros. De suerte que en el Cádiz del XVII o del XVIII hay muy pocos gaditanos de nacimiento, y menos aún de origen. He aquí un proceso mucho más categórico que en la Sevilla del Siglo de Oro, a la cual pueden haber acudido tantos elementos foráneos como a Cádiz en el Siglo de las Luces, pero con la radical diferencia de que el puerto gaditano, en el momento inicial de su auge, apenas pasaba del millar de pobladores, mientras Sevilla, en el comienzo del suyo, era ya la ciudad más poblada de España. Cádiz se hizo grande exclusivamente a costa de forasteros.

Lo que no impide que, sobre todo en el siglo XVIII, se haya registrado un proceso de gaditanización similar al de sevillanización de dos centurias antes, que hará naturales a los en principio foráneos, consistiera o no esta «naturaleza» en una continuación de la cualidad inicial, lo cual es otra cosa. Pero lo evidente es que ese proceso de asimilación o autoasimilación va a tener un papel decisivo en la configuración del carácter, genio y figura, de la ciudad. Lo cierto es que en el Cádiz de los siglos XIX y XX han perdurado en proporción llamativa los apellidos extranjeros, como sólo en una tasa incomparablemente más modesta ha sucedido en Sevilla. Y, sin embargo, Cádiz se nos aparece al final del proceso dotada de una peculiar e inconfudible personalidad, esa que nos describe vivazmente, por ejemplo, un Alcalá Galiano, y que hoy, en buenísima parte, perdura. Pero, ¿de dónde procede toda esta cantidad de gaditanizados?

La inmigración peninsular

Ya fray Gerónimo de la Concepción había observado cómo llegaban a Cádiz gentes «de Sevilla, Xerez, Córdoba, Zamora, Burgos,

Montañas de León y Oviedo...». En suma, andaluces, castellanos del Duero y norteños. Determinados mercaderes sevillanos cambiaban de residencia porque el comerciante va a donde va el comercio; Jerez, la gran ciudad agrícola, es el otro núcleo cercano de procedencia, conforme crece la posibilidad de exportar por Cádiz los ricos caldos de su campiña. Pero la afluencia que más cambió el tono de la ciudad fue la procedente de orillas del Cantábrico. Un siglo después que fray Gerónimo, otro avisado observador de Cádiz, notaría que «las Montañas, Vizcaya, Navarra, Galicia, y las demás provincias del Reyno tienen en el comercio de la ciudad personas muy distinguidas». Nótese cómo, aunque se habla de todas las provincias, las únicas que se mencionan expresamente son las de la cornisa cantábrica.

Está sólo parcialmente estudiado el mecanismo que desata, ya a fines del siglo XVII, la prosperidad de las regiones del norte, y su mayor dedicación a las actividades mercantiles. A. Barreiro encuentra la clave, para Galicia, en el cultivo del maíz, justo en un clima de escaso rendimiento triguero, y que ahora permite, a su vez, un amplio desarrollo de la ganadería. Luego vendría otra planta, de origen también americano, la patata, a revolucionar la economía gallega, y a superar los viejos niveles de subsistencia. La vida más fácil impulsaría el desarrollo de la población, su mayor actividad, el aumento de su dedicación a la mar y al comercio. J. Caro Baroja, en *La hora navarra del siglo XVIII*, estudia, sin entrar en precisiones económicas, el desarrollo del Baztán y otras comarcas de la mitad norte del viejo reino, que se convertirían en tronco fecundo de familias que pasarían de una forma u otra a la historia de España. Muchos navarros, con las alforjas llenas de dinero y de inquietudes, vendrían a Cádiz, y allí se establecerían para dedicarse activamente al comercio; entre ellas se encuentran los Istúriz y los Mendizábal.

Falta un estudio paralelo para los vascos, pero uno de los hechos que más sorprenden a quien se pone a hurgar en el Archivo Municipal es comprobar los apellidos de los regidores de Cádiz en el siglo XVIII: Aguirre, Aguirreberre, Alsasua, Areizaga, Arriaga, Garay, Guruceta, Imaña, Iribarren, Garay, Istúriz, Leceta, Mendiburu, Michelena, Lizaur, Murguía, Sorozábal, Zubillaga, Zuloaga. Algunos de ellos deben ser, como se desprende de los topónimos, de origen navarro; en su mayoría proceden de la costa vasca. Y muchos de ellos siguen siendo apellidos «típicamente» gaditanos. Diríase, al comprobar aquellas listas, que

Cádiz estaba más cerca de la desembocadura del Nervión que de la del Guadalete. R. Solís ha destacado la presencia de numerosas familias procedentes de Santander —«Las Montañas»—, aunque los apellidos sean con frecuencia menos fáciles de discernir. Y no menos abundaban —y abundan— los gallegos, aunque se trataba por lo general de gentes de una extracción más humilde: pequeños comerciantes, operarios, marineros, trabajadores de los muelles. Blanco-White habla de «los gallegos de la Aduana» como de una institución típica en Cádiz.

Menor era la proporción de catalanes, a pesar de la vital simbiosis Barcelona-Cádiz (o si se quiere industria y comercio) en el trato con América. Tal vez la mayoría de los catalanes eran simples agentes que no llegaron a echar raíces. Y, sobre todo después del Decreto de Libre Comercio, los géneros catalanes utilizaban a Cádiz más como escala que como punto de embarque. El hecho es que los apellidos catalanes son unas 15 veces menos frecuentes que los vascos, u ocho veces menos frecuentes que los gallegos. Parece que es mayor la proporción de asturianos, castellanos del norte y riojanos: y, por supuesto, la de bajoandaluces.

Quizá muchos de ellos, como puede ser el caso de los catalanes, eran simples aves de paso. A Antonio de los Heros no le hace ninguna gracia el comportamiento de estos advenedizos «que, acumulando caudales y regresando a su patria, disfrutan en ella de los primeros empleos». Es un hecho difícil de evitar en una ciudad propicia a negocios rápidos. Pero no parece ser éste el fenómeno más frecuente. Las peticiones de avecindamiento son continuas, y si algún problema tuvieron los ediles gaditanos fue el de atender tanta demanda. Así Cádiz, en palabras del diplomático Augusto Conte, llegó a ser «como un resumen de España entera».

Las colonias extranjeras

También, hasta cierto punto, un resumen del mundo entero. Lo que Sevilla fue en el siglo XVI lo fue Cádiz en el XVIII, y no es de extrañar, puesto que hereda sus papeles. Pero no hay que esperar a la decadencia de Sevilla para encontrar en Cádiz colonias extranjeras, cuya existencia se remonta por lo menos al siglo XV. Domínguez Ortiz ha encontrado apellidos tempranos, como Vint, Lila, Colaert, Duraz-

zo, Ravaschiero, Conique... Podría recordarse también a Raymond o Ramón de Lantery, un francogenovés —probablemente de Niza— que escribió unas interesantísimas *Memorias* a fines del siglo XVII.

Pero, naturalmente, es la decimoctava la centuria de más afluencias. En este sentido, la tesis de Pedro Collado, aun con todas las limitaciones que presenta el estudio de una población en gran parte flotante, constituye un trabajo imprescindible para conocer el número de extranjeros *residentes* en el Cádiz del XVIII. La evolución de ese número se puede representar por una curva cuya naturaleza no ofrece dudas:

1709	610
1713	803
1773	3.870
1791	5.020
1794	3.288
1819	1.399

Ascenso lento y continuado, quizá en aceleración hasta alrededor de 1791, en que se produce el máximo; y a partir de ahí descenso vertiginoso, como consecuencia de las guerras, la emancipación de América y la decadencia de Cádiz.

La distribución por naciones del contingente más grueso, el de 1791, puede establecerse así:

Italianos	2.507	(en un 75 % genoveses)
Franceses	1.598	(un 65 % de Limoges y su zona)
Portugueses	177	
Holandeses	144	
Alemanes	110	
Ingleses	44	
Flamencos	35	(en 1713 ocupaban el tercer lugar)
Suizos	28	
Suecos	12	
Griegos	2	
Holandeses	2	

La superioridad de italianos y franceses (éstos en aumento a fines de siglo) es notable. Pero no olvidemos que se trata de extranjeros establecidos permanentemente en Cádiz. Según P. Antón Solé había en 1791 un total de 8.739 extranjeros, de los cuales unos 5.000 serían ita-

lianos y 2.701 franceses. Una fuente de 1789 nos habla de 12.000 extranjeros en Cádiz, aunque el dato es probablemente exagerado. La proporción que establece prudentemente Collado, entre un 5 y un 10 por 100 de extranjeros sobre la población total de Cádiz, no parece andar muy lejos de la verdad.

Muchos de ellos llegaron a naturalizarse, aunque el proceso sería lento. Las Actas Capitulares están llenas de expedientes de extranjeros que quieren hacerse gaditanos a todos los efectos. A juzgar por la gran cantidad —y la proporción— de apellidos foráneos que aún subsisten, hay motivos para pensar que un buen número de ellos lo consiguieron. Pero tampoco faltan hacia ellos motivos de desconfianza: a algunos se les niega la licencia para establecer centros de enseñanza, y menudean las quejas, por parte de las gentes más pacatas, sobre el mal ejemplo que los extranjeros daban con sus «modas, trajes y vicios». Con todo, y visto el ambiente abierto y cosmopolita de los gaditanos en el siglo XVIII, también hay motivos para pensar que muchos de aquellos extranjeros fueron más imitados que temidos.

Asimilados o no al ambiente de la ciudad, los miembros de las colonias alógenas mantuvieron cierto sentido de comunidad. Cuando murió un hijo de Lantery, «lo enterraron en la Iglesia Mayor, en la bóveda de los genoveses». Y un hijo de un mercader francés fue sepultado en la iglesia de San Francisco, «en la bóveda de los franceses». La expresión *nación* para designar cada grupo es frecuente. Bourgoing habla de un club de franceses que «avait ses fonds, ses assemblées, ses prérrogatives». Por su parte «les Hambourgeois... forment entre êux une espèce d'assotiation, et une caisse pour le soulagement de leurs compatriotes neccessiteux...».

También Laborde nos habla de 50 grandes casas de comercio francesas, «outre 36 maisons de détail et 30 boutiques de merchands de modes». R. Twiss encuentra en 1773 unas 30 casas de comercio inglesas. Pero alcanzaron altas funciones comerciales hombres de las más diversas extracciones europeas. Jacobo Gahn, cónsul de Suecia, asociado al también sueco Carlos Chistianin, fundó un establecimiento mercantil y obtuvo para 15 años la provisión de tablazón y arboladura de buques para los tres departamentos marítimos, según se desprende del estudio de J. J. López González.

Los extranjeros traen ante todo productos comerciales para exportarlos a América, pero también otras cosas. Con los italianos vino la

ópera, de tanto arraigo en el Cádiz dieciochesco, el gusto por el mármol, ciertas devociones y tendencias artísticas. Los franceses reunieron buenas bibliotecas, y difundieron tanto libros como ideas. Es fama que fueron quienes mas influyeron ideológicamente en los gaditanos. También los cafés y las peluquerías eran en gran parte franceses. Sin que pueda olvidarse a los británicos, que impusieron una serie de normas de educación. Según ha observado R. Solís,

> los comerciantes de Cádiz y muchos que no lo son envían a sus hijos a estudiar en el extranjero, especialmente a Inglaterra. El regreso de estos jóvenes tuvo gran alcance en la vida política de Cádiz. En la formación de un sentir liberal que empieza a formarse a fines del siglo XVIII, es más importante el influjo inglés que el francés.

Es posible que sea así, pero las cosas no tendrían sentido si despreciáramos el influjo de Francia. No olvidemos que Voltaire tenía participación en una casa que desde Cádiz negociaba con América.

La ciudad y su ambiente

El padre Labat, que desembarcó en Cádiz en 1705, cuenta que «el recinto de la ciudad es bastante grande, pero tan sólo la mitad está llena de edificios, de manera que toda la parte que da a Occidente está deshabitada». Pero esto era a comienzos de siglo, cuando la ciudad estaba en pleno crecimiento. Pronto llegaría a faltar espacio, porque Cádiz, casi una isla, no posee fáciles zonas de expansión. Los barrios gaditanos crecieron en el siglo XVIII conforme a los canónes cartesianos; pero, como ya queda insinuado, es el suyo un cartesianismo muy peculiar. Las calles son «casi» rectas, los ángulos de las esquinas miden «casi» noventa grados, las plazas son «casi» cuadradas. Es este ingrediente de la espontaneidad andaluza el que confiere a Cádiz su gracia especial.

El mayor Dalrymple, que la visitó en 1774, la encontró «grande y poblada». «Hay grandes y hermosas casas, porque el número de gentes que hacen fortuna allí en el comercio es muy considerable». Laborde, poco después, ve

> una hermosa ciudad, de regular magnitud; sus casas son de buena construcción, las calles muy cómodas por su regularidad, buen piso, limpieza y alumbrado por la noche. Cádiz es una ciudad de las más opulentas de España, y en la que circula más el dinero.

El atildamiento llegó a su máximo en tiempos del gobernador O'Reilly, estudiado por P. Antón, que llenó la ciudad de paseos y jardines, acometió la traída de aguas e hizo construir magníficos edificios.

Fue entonces cuando más cuidado se puso en el ornato de una ciudad ya enriquecida que comenzaba también —ya lo veremos— a ser pulcra. Las ordenanzas de O'Reilly nos recuerdan a las de Olavide para las «Nuevas Poblaciones», y son el reflejo más claro del sentido del orden y el método de la mentalidad ilustrada. Justo por esa misma época es cuando presenciamos, a través de los permisos otorgados para la construcción por los capitulares, el interés de la Corporación porque las nuevas edificaciones mantengan estrictamente «el cordel» —el plano de fachada— y la «altura» —el mismo número de pisos y la coincidencia de cornisas— con las ya existentes. Esta tan ilustrada regularidad sigue siendo perfectamente perceptible hoy en el casco antiguo de Cádiz.

Así de pulcra la vio, ya a fines de siglo, Bourgoing: «... d'une propriété remarquable, très bien pavée, parfaitement illuminée, et ornée de beaux remparts, que servent de promenade». Y enseguida comprende el motivo de tanto esplendor: «ce qui fait sourtout l'importance de Cadix, ce qui l'assimile aux grands places du monde, c'est l'inmensité de son commerce». Por eso comenta J. F. Peyron que «las riquezas habían introducido allí mucho lujo, y sigue siendo la ciudad de España en que más hay». O E. de Silhouette: «no hay sitio en Europa donde el dinero sea más abundante y corra más». Para un anónimo de 1765, «la ciudad de Cádiz respira los placeres, el lujo y la riqueza».

Podríamos prolongar los testimonios hasta el infinito. Quizá el más espontáneo sea el del joven Alejandro Ramírez —recogido por A. Picardo—, que, presto a embarcarse para América, cuenta por carta a su madre cómo es Cádiz:

> ...Casi es increíble el número de casas de comercio [...]: el número de comerciantes al por mayor es infinitamente más crecido que al por menor... [ ] ...Un comerciante de cualquier ramo, en cuanto llega a

> hacer dinero, desdeña los tratos menudos y se limita a las empresas grandes...

Paseando por las calles, le llama la atención un rótulo:

> Se venden mondadientes de enebro al por mayor. Aquí —sigue contando— sólo se habla de comercio y de dinero... [ ] ...los barberillos de Madrid son rapistas de aldea en comparación con los de Cádiz...

Y se pone a describir al que le atendió: «caballerete bien plantado y tan puesto de galones, de relojes y de hebillas inglesas...».

Cádiz es su comercio. O, casi lo mismo, Cádiz entero es un comercio. Ágora y negocio se han hecho una misma cosa. Lantery recuerda que ya en sus tiempos

> estaba toda la calle Nueva llena de gente de garbo, tanto de mercaderes extranjeros como de naturales, porque las cosas de Indias marchaban en gran estimación, y estaba Cádiz en su mayor lustre.

Bourgoing se extraña de que Cádiz, sede de tan intensa actividad mercantil, no cuente, como otras ciudades de su porte, con una Bolsa. «Tal vez la bondad del clima...», trata de explicar. Cádiz, como Sevilla en sus buenos tiempos, negocia abundosamente en la calle: primero la calle Nueva, más tarde, conforme la ciudad se expande hacia el noroeste, la calle Ancha. Un testimonio posterior nos explica la manera de iniciar un negocio: un transeúnte de la calle Ancha hace sonar en su bolsillo unas monedas. Al agradable sonido del metal se acercan varios peatones. Momentos después, el trato está en marcha. Y aunque no existía una casa de Bolsa, escribe Picardo que

> en la relación semanal que de las entradas y salidas de buques daba a luz la Imprenta Real, sita en la plazuela de las Tablas, se cotizaban los cambios de Londres, Madrid, Amsterdam, París, Sevilla, Lisboa, Génova y Liorna, que repercutían en la calle Nueva, que era una Lonja o Bolsa de contratación al aire libre. Allí se concretaban toda clase de operaciones, ajustábanse los cambios, los intereses, los fletamientos, los seguros, los rescates, se repartían los indultos reales, se liquidaban las averías, se vendían los cargamentos que áun estaban navegando...

El carácter mercantil de la ciudad traslucía también a todas las demás notas de ambiente: la animación de las calles, la forma de vestir, siempre a tono con las últimas modas cosmopolitas, los espectáculos y diversiones: la ópera italiana, la comedia francesa, los tres teatros que tanto escandalizaban a Antonio de los Heros —Madrid no tenía más que uno—, los concurridos paseos, las bibliotecas de caoba (cultura ilustrada en envase americano), los jardines botánicos, o los treinta y tantos cafés, que eran al mismo tiempo lugares de recreo y tertulias literarias. No siempre la cultura estaba a tono con las apariencias: por lo menos un sainete de la época, *El café de Cádiz*, nos presenta a los clientes pidiendo periódicos extranjeros y fingiendo leerlos, porque no entienden una palabra. Sin embargo, muchos gaditanos debían ser políglotas, como parece lógico en un mundo de tantas relaciones con el extranjero. A juzgar por las peticiones que se hacen al Cabildo Municipal para la apertura de escuelas de idiomas, enseñar en Cádiz lenguas extranjeras debía de ser un negocio más de los muchos que se hacían en la ciudad.

Capítulo II

LOS COMERCIANTES

La sociología gaditana es, por tanto, un poco especial. Lo destaca muy claramente Alcalá Galiano cuando observa que

> eran los gaditanos finos en sus modales, no al par con la gente cortesana, sino de una finura cual es la de las personas del alto comercio en pueblos donde el contacto con los extranjeros de las naciones más adelantadas es frecuente.

Cádiz era no sólo una ciudad de comerciantes, sino una ciudad de muchos comerciantes, y el hecho se dejaba sentir tal vez más que en la Sevilla del siglo XVI, donde el aluvión de gentes del hampa contrapesó el de los elementos de la alta burguesía. Había existido en Sevilla, además, una altiva nobleza que Cádiz apenas llegó a conocer. De aquí unas relaciones sociales más fluidas y afines, como se complace en recordar el propio Alcalá Galiano:

> ... las clases bajas, en su tono y modo, apenas se diferenciaban de las altas, siendo corteses y sobre todo cariñosas, y no manifestando con sus superiores ni humildad ni soberbia, como si un espíritu y práctica de igualdad social no dejase lugar ni a la sumisión ni a la envidia o al odio por ella engendrado contra los favorecidos por la fortuna, a quienes tampoco consentía el uso que fuesen desdeñosos.

Era la llaneza de la burguesía dieciochesca puesta en contacto con unas clases modestas que no sufrían, por lo general, agobios. Todos vivían

de alguna manera del comercio o para el comercio. Pero reparemos sobre todo en las clases más específicamente comerciales.

Españoles y extranjeros

Laborde nos habla en una ocasión de 700 y en otra de 720 casas de comercio

> sans y comprendre les merchands en détail; la plupart sont Espagnols; parmi les autres, il y en a de Hollandaises, de Flamands, d'anglaises, d'allemands, de genoises, sourtout d'irlandaises et de françaises.

En 1730 se elaboró el libro de matrícula, en el cual aparecen censados 592 comerciantes españoles, que en 1742 son ya 725. La mayoría son gaditanos —al menos gaditanos de origen inmediato—, pero aparecen también con frecuencia sevillanos, navarros, guipuzcoanos, vizcaínos y cántabros. No hay más catalanes que riojanos. Su número, en la segunda mitad del XVIII, debe de ser ya bastante superior al millar. Si en el catastro de Ensenada no aparecen más que 218, es porque se recogen solamente los dedicados al tráfico al por mayor, y seguramente la enumeración (como suele suceder, por razones obvias, en los censos catastrales) se queda corta.

Resulta difícil fijar cuántos se empleaban en el tráfico con América. Los principales —españoles y extranjeros— cargaban directamente las mercancías que habían adquirido: eran «cargadores de Indias», lo mismo que los de Sevilla; otros participaban parcial o esporádicamente en el tráfico transatlántico, muchos servirían de intermediarios o comisionistas; los había que comerciaban con el extranjero para luego vender a los cargadores; y, por último, tenemos al pequeño comerciante, sin capital suficiente para participar en el tráfico ultramarino, pero que se aprovecha de la actividad mercantil de la ciudad.

El Decreto de Libre Comercio, de 1778, aunque habilitó para el tráfico con América a otros puertos en la Península, favoreció a Cádiz más que a ninguno, por la magnitud de las franquicias concedidas; de modo que si siempre fue Cádiz un puerto comercial, lo fue más que nunca en el último cuarto del siglo XVIII. Centenares de navíos, fraga-

tas, corbetas, goletas y bergantines entraban y salían de su puerto, hasta superar en ocasiones los 1.000 al año. Las visitas se acumulaban estacionalmente, de suerte que puede no ser exagerada la afirmación de Laborde: «... on y compte assez habituellement 500 à 600 vaisseaux dans la baie». Quinientos barcos, miles de velas al viento en el azul de la bahía, tuvo que ser en su tiempo un espectáculo en verdad reconfortante.

Muchos de aquellos barcos estaban matriculados en Cádiz. García-Baquero encuentra, para los mejores tiempos del tráfico, nada menos que 300 armadores de buques, muchos de los cuales poseían más de una embarcación. J. Alcalá-Zamora ha precisado que por 1800, el 37,6 por 100 de la marina mercante española era andaluza, y la mayor parte de la andaluza era gaditana. Es conjeturable que Cádiz acaparaba prácticamente un tercio de los barcos matriculados en España.

Estos Barcos transportaban las más diversas mercancías. Para el período 1720-1751, García-Baquero ha encontrado las siguientes proporciones:

Vino y vinagre	19,08 por 100
Aguardiente	17,13 por 100
Aceite	5,34 por 100
Especias	2,51 por 100
Otros productos agrícolas	1,54 por 100
Productos textiles	38,75 por 100
Productos siderúrgicos	5,94 por 100
Papel	5,44 por 100
Otros productos industriales	4,25 por 100

Los artículos de naturaleza agrícola proceden en su casi totalidad de la Península, y más concretamente de la Baja Andalucía: su tráfico viene así a favorecer a los propietarios vendedores, y su producto se queda en todo caso «aquí». Buena parte de los textiles y del papel se produce en el extranjero, aunque puede enriquecer, por beneficios en el intercambio, al comprador español, y, en todo caso, al comisionista. Pero también hay que contar los textiles catalanes, que según P. Molas se exportaban a América en más de su mitad. La mayor parte de los productos siderúrgicos proceden del País Vasco, cuando no del com-

plejo montado, especialmente para su exportación a América, en la serranía de Ronda, tal como ha estudiado J. Alcalá Zamora.

Como en el caso de Sevilla, el cargador gaditano no se especializaba en un artículo determinado, sino que enviaba al Nuevo Mundo los más diversos productos, curiosamente entremezclados. He aquí dos casos mencionados por García-Baquero:

José Díaz Guitián
4.814 palmos mercaderías
278 quintales de acero
72 quintales de hierro
35 cajones de azafrán
6 barriles de aguardiente
20 galones de papel
208 piezas de crudos
331 arrobas de cera
50 piezas de bayetas
1.560 libras de canela

Sebastián de Leiza
8.674 palmos mercaderías
48 quintales de acero
465 quintales de hierro
9.200 libras de canela
1.180 arrobas de cera
180 docenas de cintas
6 cajas de medicinas
122 piezas cregüellas
150 piezas de crudos
2 cajones de libros

Los gaditanos envían de todo, porque los criollos solicitan de todo; pero ya menos artículos de primera necesidad, y más productos industriales o difíciles de obtener en el mercado indiano: hierro, acero, tejidos de calidad, especias, cera, medicinas, papel, libros.

Si el catastro de Ensenada (con referencia a 1762) recoge la presencia en Cádiz de 218 negociantes españoles, aparecen también en él 153 extranjeros. Al tomarse los casos de mayor fortuna, el número tiende a igualarse. Efectivamente, los extranjeros eran menos en número, pero por lo general más ricos. Se trataba en unos casos de agentes de grandes casas o de fuertes compradores de artículos de su tierra que acababan avecindándose en Cádiz. El hecho de que la mayor parte de los artículos de lujo o las telas finas procedieran del extranjero, explica su buena situación económica. El negocio con las Indias seguía negado a los foráneos: por eso son tan frecuentes las solicitudes de naturalización, que sólo parcamente son atendidas. Al comerciante extranjero siempre le cabe vender a un español, que luego se encargará de exportar el artículo con el correspondiente beneficio, o, todavía mejor, buscarse un testaferro que dé su nombre, y negociar directamente, pagando a aquél la correspondiente comisión. A su tiempo volveremos

sobre este punto. El número de comerciantes extranjeros siguió creciendo: en 1773 aparecen registrados 386 (de ellos 198 franceses) y en 1791, 510.

Las Compañías

En España no se dio el asociacionismo comanditario con la misma intensidad que en otras naciones mercantiles, como Inglaterra, Holanda o la misma Francia. Los monarcas borbónicos, como es sabido, fomentaron la creación de grandes Compañías (la más importante de las cuales, en lo que respecta al comercio con América, fue la Guipuzcoana de Caracas); pero en Cádiz sólo se estableció la de Filipinas —estudiada por L. Díaz Trechuelo—, que conoció una laboriosa etapa de constitución, y apenas llegó a entrar en funcionamiento.

Julián Ruiz Rivera ha estudiado los intentos de creación de una Compañía por los Ustáriz, agentes en Cádiz de los poderosos Cinco Gremios Mayores de Madrid (que se habían constituido a su vez en mancomunidad productiva). Establecieron un capital inicial de 15 millones de reales, y comerciaban con Europa y América. Compraron las Reales Fábricas de Paños y Sedas de Talavera, para exportar directamente su producción, y adquirieron algunos barcos. Cuando los Ustáriz se consideraron dueños de la suficiente autonomía, se independizaron de los Cinco Gremios, decisión que según Ruiz Rivera fue de efectos negativos. El Decreto de Libre Comercio los perjudicó, y parece que el golpe final vino con motivo de la guerra con Inglaterra por la independencia de Estados Unidos: el hecho es que la compañía quebró por 1781-1783, aunque los Ustáriz, que no habían comprometido en ella todo su capital, siguieron comerciando particularmente con América hasta el siglo XIX.

Lo más frecuente eran las pequeñas compañías de capital colectivo y responsabilidad personal ilimitada. Proceden, al parecer, de una forma de asociación familiar, que luego se extiende a amigos o conocidos. Suelen presentarse enunciando el nombre de los socios si son pocos, o bien un par de apellidos seguidos de «y compañía». Casi nunca reúnen grandes capitales. La que más, Molviedro y Compañía, se presenta con 150.000 pesos. Enrique y Esteban Bande, con 100.000: las demás compañías poseen fortunas comunes más modestas —con in-

dependencia de la fortuna individual de sus socios—, y en ocasiones el activo común está formado únicamente por mercancías. J. Ruiz Rivera menciona algunas compañías mixtas de producción y venta, como las de Domingo Labady, Pedro Guillermo Alván, Mariano Bernabé de Trías, y la casa Butler and Matthews, que poseen fábricas de lienzos.

Las más acaudaladas suelen ser las sociedades anónimas, o por acciones, que son, sin embargo, las menos numerosas: según García-Baquero no deben desbordar el diez por ciento del total. La llamada *Nuestra Señora de las Mercedes* contaba con 34 accionistas y un capital social de 400.000 pesos; *Jesús María y José* tenía 37 accionistas y 500.000 pesos; San José, 16 accionistas y 450.000 pesos. Como se ve, es frecuente que las sociedades anónimas adopten nombres de santos.

En general, faltan fuertes asociaciones de capital. El comerciante gaditano, o rehúsa formar compañías o participa en ellas con capitales reducidos. Por esta razón, y por la falta de reinversiones, Cádiz era una ciudad de muchos hombres ricos, pero no muy ricos. Alcalá Galiano recuerda que

> un millón de pesos fuertes (allí no se solía contar por reales) era lo que se atribuía a tres o cuatro de las personas más acomodadas. Tener 100.000 pesos se reputaba estar muy bien. Y esto que salvo el lujo de coches, apenas necesario en aquel pueblo llano y pequeño, no se escaseaban los regalos de la vida.

Realmente, el número de millonarios era un poco mayor. De 21 capitales inventariados por García-Baquero, siete están por encima del millón de pesos, y 16 pasan de los 100.000. El hombre de negocios de Cádiz era pasablemente rico, pocas veces muy rico; y el ambiente próspero de la ciudad venía determinado más por la abundancia de familias acomodadas que por la fortuna particular de cada una de ellas.

Comercio de comisión

Hemos aventurado dos causas que pueden explicar la no alta capitalización de los negociantes gaditanos. Hemos de referirnos a una tercera, fundamental en el mecanismo mercantil de la ciudad, y clave

según la historiografía actual de que las cosas fuesen así. Antonio García-Baquero, el máximo estudioso en el tema, y también el máximo defensor de esta tesis, habla de los «hombres de paja»,

> aquellos que se limitan a servir de testaferros a las casas comerciales extranjeras, exportando las mercancías de esos negociantes... a cambio de un determinado porcentaje sobre el valor de lo exportado, o bien una determinada cantidad prefijada de antemano.

Y cita el caso de familias gaditanas muy ricas gracias a estas «propinas» recibidas apenas por otra cosa que dar su nombre. El hecho no fue bien visto ni entonces ni ahora, pero proporcionaba buenos beneficios. Jean Pierre Ricard observa ya para 1727: «sería necesario que los comerciantes de Cádiz fuesen ricos sobre toda ponderación para adquirir y pagar todo lo que envían anualmente». Y todo se explica porque

> los comerciantes de Cádiz tienen corresponsales en todas las principales ciudades mercantiles de Europa, que les remiten mercancías para que las embarquen por su cuenta con destino a América a nombre de españoles, o para venderlas en Cádiz...

El comercio de comisión, practicado como sabemos ya en Sevilla, fue una forma de lucro cómoda y segura; tal vez por eso fue tan abundantemente practicada. Pero no estimulaba la producción propia ni multiplicaba los beneficios en forma de inversiones o reinversiones. El comisionista no buscaba nuevas inquietudes; a lo sumo, acudir en demanda de nuevas propinas.

> El hecho de que la mayoría de los mercaderes gaditanos —explica Domínguez Ortiz— practicaran el negocio en comisión aparece a la vez como una causa y un efecto; se comercia por cuenta ajena por escasez de caudales propios, y a su vez esta circunstancia dificulta la formación de grandes y sólidos caudales.

El hecho está ahí, aunque en historia nunca vale del todo la argumentación *post hoc, ergo propter hoc.* Hubo comercio de comisión y no hubo formación de grandes capitales: pero las causas de este último fenómeno pueden ser muchas y muy diferentes. Está claro que Cádiz no se industrializó con el comercio ultramarino, al contrario de lo que

ocurrió para Cataluña, el proceso que han estudiado P. Vilar, P. Molas o C. Martínez Shaw. Cádiz mismo difícilmente podía devenir una ciudad industrial: su recinto era sumamente pequeño para eso, y no poseía un *hinterland* apropiado, como otros centros similares. Bastante hizo con haber comerciado activamente, y no sin provecho. La falla, tal vez, fue de otros. Aunque en la no lejana Sevilla no faltaron intentos de industrialización, como vamos a comentar enseguida, e incluso en otras poblaciones de la bahía, como el Puerto de Santa María, tenemos noticias de fábricas de paños destinadas exclusivamente a la exportación ultramarina, y que están hoy por hoy sin estudiar. De todas formas, algo falló, coyuntura, espíritu empresarial, tradición industrial y técnica, para que no pudiera o no supiera aprovecharse aquella nueva y excelente ocasión.

Tampoco —insistamos— se trata de afirmar sin más que el comercio gaditano fuera *exclusivamente* de comisión. Tal es lo que se nos ha dado a entender por ciertos historiadores o glosistas que posteriormente han comentado la aportación de García Baquero: con lo que se toma por verdad sólo una parte de la verdad. Como en casi todo lo que se refiere al tráfico de España con América —lo mismo desde Sevilla que desde Cádiz—, no parece sino que se hace obligatorio destacar únicamente los rasgos negativos. Estos rasgos se dieron, ciertamente, y parece que no puede caber duda acerca de su influjo en la no industrialización, o más exactamente, en la insuficiente industrialización de España; pero no debemos pensar por eso que la Península no enviaba una buena parte de los artículos que llegaban a América.

No sólo los productos primarios, cuyo origen español, por razones obvias, nunca se ha discutido: y que no dejaron de reportar sus buenos beneficios. Sino también una buena parte de los productos industriales tenían un origen español. Por de pronto, la práctica totalidad de los siderúrgicos. Ya queda destacado el papel de Cataluña, que en un sector tan moderno entonces como los tejidos de algodón despachaba para América —a través de Cádiz o con escala en Cádiz— más de la mitad de su producción. El algodón comenzó a trabajarse en España por 1740, y en el último tercio del siglo la producción de la industria algodonera española alcanzó el tercer puesto del mundo, después de Inglaterra y Francia. La mayor parte de la producción radicaba en Cataluña, pero contamos con noticias —sin ir más lejos de Cádiz que al Puerto de Santa María y Sevilla— de factorías de «cotonificios»

en otras partes. El algodón comenzó a cultivarse en Motril y otras comarcas del sur de España; pero siendo su producción insuficiente, se recurrió a Malta, Egipto, y sobre todo a América, que se convirtió en la principal suministradora de fibra a la industria española. De ahí la técnica de los circuitos cerrados, tan bien estudiada por los historiadores catalanes, y que tanto beneficio surtió a aquel Principado.

Ciertamente que España, en el siglo XVIII, no llegó a ser, en su conjunto, una nación industrial; pero sí está claro que a lo largo de la centuria fue industrializándose. Tiene razón Bourgoing cuando, refiriéndose a Cádiz, estima que «le total des merchandises nationales n'égalent pas alors celui des merchandises étrangères, mais s'en approchait successivement». Según datos aportados por A. M. Bernal y A. García-Baquero, en 1778 la proporción mercancías españolas/extranjeras era de 30,9/69,1. Pero parece como si el Decreto de Libre Comercio, contra lo que se había supuesto, hubiese provocado la tendencia inversa; o más bien lo que ha ocurrido es, simplemente, que España adquiere una mayor capacidad de suministro; pero lo cierto es que en 1789 las proporciones se igualan: 49,5/50.5; y en 1794 son ya más abundantes los artículos españoles: 54,1/45,9. Fue luego la gran crisis de comienzos del XIX, con la invasión napoleónica y la emancipación de América, la que cortó tan promisorio despliegue.

Cádiz no obtuvo quizá todo el beneficio del tráfico transatlántico que hubiera podido desearse; pero sería pueril negar que se benefició en alto grado. El desbordante crecimiento de su población, sin igual en España y sin apenas pareja en Europa, el alto nivel de vida, el movimiento bullicioso de su puerto, el lujo y el refinamiento, la admiración de los forasteros, tanto españoles como extranjeros, que visitan la ciudad y se encuentran con una realidad superior a sus esperanzas... no son frutos de la casualidad, sino del hecho de que Cádiz es el principal puerto que pone en comunicación a Europa con América.

Sevilla, el complemento

Al hilo de la cuestión, no parece en este punto inoportuno volver por un momento nuestros ojos a Sevilla. Sevilla, desde el traslado de la Casa de Contratación, en 1717, perdió prácticamente todo contacto con el Nuevo Mundo, aunque conservó algunas oficinas, puramente

administrativas, hasta 1744, en que dio «oficialmente» por perdida la batalla. Volvería a comerciar con América a partir del Decreto de Libre Comercio en 1778, aunque siempre en un plan modesto, comparado con el de Cádiz; porque ni resultaba fácil a aquellas alturas la reconversión, ni había mejorado sensiblemente, a lo largo de un siglo, la navegación por el Guadalquivir. Al contrario, una fragata de cuatro palos y larga eslora podía maniobrar por el río con mayor dificultad que los pesados galeones de antaño.

La mayoría de los autores coinciden en presentar a la Sevilla del XVIII como una «ciudad recatada». Quizá el contraste con anteriores grandezas sea una de las causas de esta impresión. Así, para Domínguez Ortiz, «... en el siglo XVIII, Sevilla llevó la existencia tranquila y aburrida de una capital de provincia...». Sin abandonar por eso su dignidad, de acuerdo con el comentario de F. Aguilar Piñal: «...pese a lo cual, Sevilla se mantuvo siempre altiva, celosa de sus privilegios y consciente de su importancia, sobrellevando con dignidad su creciente pobreza y decadencia...».

Sin embargo, no todo fue aburrimiento, ni mucho menos. Entre 1729 y 1733 se convirtió en capital de España, cuando los médicos aconsejaron a Felipe V que buscase el clima de Andalucía como el más conveniente para curar sus frecuentes melancolías. La Corte, con todo su aparato, se estableció en el Alcázar, y por unos años Sevilla se convirtió en una ciudad bulliciosa, llena de fiestas, de actos oficiales y de recepciones a embajadores extranjeros. Comenzaron a efectuarse obras públicas, para mejorar el aspecto, en muchas partes ruinoso, que ofrecía la ciudad. Todo parecía recobrar nueva vida. Estudios dirigidos recientemente por Sánchez Mantero revelan que su condición de Corte representó para Sevilla un aliciente y un engorro a un tiempo. Hubo que gastar mucho dinero en entretener al Rey, cuya melancolía no parecían mejorar los fastuosos paseos en barca por el Guadalquivir; pero, al mismo tiempo, los dineros acudían a Sevilla con mayor facilidad. Cuando un nuevo pronto de su carácter llevó al monarca a regresar definitivamente a Madrid, los sevillanos no lo sintieron mucho; pero un cierto relanzamiento de la ciudad parecía en marcha.

Las frecuentes fiestas y los monumentos que se levantan ya en la primera mitad del XVIII no parecen un indicativo de decadencia. Pudiera ser significativo que la iniciativa tanto de unas como de otros procede con llamativa frecuencia de los gremios, como si la industria-ar-

tesanía de Sevilla hubiese cobrado un nuevo impulso. El hecho es que la *Población General de España* de Estrada (1743) define a Sevilla como

> famosa, ínclita, rica, amena y opulentísima ciudad..., la mayor de todas las demás de España, y celebérrima entre cuantas el sol visita, metrópoli y cabeza de su reino (y aun de toda Andalucía).

Qué duda cabe de que en toda esta literatura trasluce aun mucho el trasunto de pasadas grandezas; pero puede extrañar que no exista alusión alguna a su decadencia. La población, durante el XVIII, osciló, según los autores, entre los 65.000 y los 90.000 habitantes, probablemente más cerca de la primera cifra a comienzos de siglo y más cerca de la segunda en la época final.

La mayor transformación se operó cuando fue nombrado Asistente un ilustrado peruano que por 1.000 motivos habría de pasar a la historia: Pablo de Olavide, soñador y reformista como Esquilache, y auténtico hombre de su tiempo, que llegó a ser, como buen déspota ilustrado, un verdadero «virrey de Sevilla», que dice Aguilar Piñal. Olavide dirigió al mismo tiempo los destinos de la ciudad y la famosa repoblación de Sierra Morena, realizada con criterios al mismo tiempo utópicos y progresistas, como casi todo lo suyo. Pero hizo en Sevilla una labor práctica indiscutible. Su primera medida fue el Reglamento General de Limpieza (5 de octubre de 1767), muy bien venido, porque, a pesar de todas las loas, también es verdad que entonces Sevilla gozaba fama de ser una de las ciudades más sucias de la Península y sus alrededores. Los resultados debieron ser eficientes, porque a fines del siglo el inglés Fisher describe a Sevilla como la ciudad más limpia de España.

También se deben a Olavide importantes realizaciones urbanísticas, como la edificación de un nuevo barrio sobre los solares de La Laguna, o entre la Pajería y la Puerta del Arenal. O el Paseo de las Delicias, entre las murallas y el río, para sustituir a un desgarbado Arenal que ya no tenía una función que cumplir. Una serie de obras, por los años 70, dirigidas por el arquitecto Molviedro, dejaron a Sevilla tal como puede verse en el famoso «plano de Olavide», que presenta una fisonomía del núcleo urbano ya no muy distinta de la actual.

Pero lo más importante de la obra de Olavide, por lo que se refiere a su influjo en el cambio de mentalidades, es su papel como difusor

de la ilustración. En su verdadera Corte del Alcázar dirigía tertulias, organizaba festivales de ópera y teatro, favorecía la producción literaria o la traducción de obras francesas, y él mismo tradujo diez tragedias. Su reforma de la enseñanza, analizada con bastante detalle por J. M. de Mena, pudo resultar decisiva en la cultura de la ciudad. Y no menos importancia debió de tener la reforma —aunque incompleta— de la universidad hispalense, hasta entonces anquilosada.

El cambio de mentalidades es lo que más nos interesa al caso. La ciudad barroca se hacía una ciudad ilustrada, y con ello sus ideales de vida se hacían otros, más parecidos si se quiere a los de Cádiz. Olavide habría de caer en desgracia, en parte por sus choques con la Iglesia a causa de su ardoroso progresismo; pero gran parte de su espíritu o de su obra perduró. Cuando se celebró la proclamación de Carlos IV, escribe el padre Manuel Gil, por primera vez no hubo altares ni imágenes sagradas en la procesión cívica.

> Tampoco se notaron espejos de gusto grosero ni otros adornos semejantes, que mostraban la falta de invención y mezquino talento de los que los usaban. Hasta los acrósticos, laberintos y demás extravagancias de la poesía bárbara huyeron de Sevilla en estos días..., y hasta en las cosas más pequeñas se admiraba un cierto orden y decoro antes desconocidos.

El espíritu de Sevilla se había transformado espectacularmente. Aunque las novedades, por supuesto, no gustaron a todos. El padre Alvarado (el famoso *Filósofo Rancio*: y no es un apodo, sino un seudónimo adoptado por él mismo) comentaba en sus *Cartas de Aristóteles*:

> ...por Sevilla andan los sabios más abundantes que las malvas; los escritores tan espesos como pulgas, los eruditos tan de sobra como los perros. Vierais aquí cuantísimo autor, cuantísimo libro nuevo, cuantísimo papelote, cuantísima disertación, cuantísima apología, cuantísima disputa, aunque sea por qué no tienen bigote los galápagos.

Fue este espíritu el que generó esa «escuela sevillana», hoy por hoy sólo estudiada a medias, que tan importante papel jugó en la preparación ideológica de la revolución liberal española. Ahí están, discípulos de Olavide o discípulos de sus discípulos, Marchena, Reinoso,

Miñano, Lista, Blanco-White. Los gaditanos, ocupados en sus negocios, pensaban lo mismo, pero tenían menos tiempo para pensar, y la «ilustración» de Cádiz, en cuanto cristalización de una ideología, es un fenómeno relativamente tardío. En cambio, las tertulias sevillanas tomaban como tema de conversación más las ideas que los negocios, aunque tampoco dejaran de hablar de negocios, y a eso vamos enseguida. Pero el hecho es que la simbiosis Sevilla-Cádiz se nos opera una vez más, ahora en el campo ideológico, y su influencia en la historia de España —o indirecta en la de América— no había de ser pequeña.

Pero sin duda la consecuencia más importante de este nuevo espíritu es la que se refiere a la cristalización en Sevilla de un espíritu productivo que la convirtió, o que estuvo a punto de convertirla, en el complemento de Cádiz, ciudad comercial. Se ha dicho que Cádiz careció, como Barcelona, de un *hinterland* industrial capaz de complementar sus actividades mercantiles ¿Hasta qué punto pudo ser Sevilla una parte de ese complemento?

En 1775 se fundó en Sevilla —con el patrocinio de Olavide, por supuesto—, la Sociedad Patriótica (luego Sociedad Económica de Amigos del País), pocos meses después de la publicación del famoso *Discurso sobre la Industria Popular* de Pedro Rodríguez Campomanes, que aconsejaba la formación de tales instituciones. Sus miembros más activos fueron el ilustrado conde del Águila (poseedor de la más rica biblioteca particular de Sevilla), el marqués de Torreblanca, don Martín de Ulloa, y don Gaspar Melchor de Jovellanos, traído por Olavide para dirigir la Audiencia de Sevilla, y que fue, por cierto, el primero en prescindir de la peluca en los actos oficiales. Los fines principales de la Sociedad consistían en acabar con la deshonra del trabajo, fomentar la creación de empresas por la nobleza, crear escuelas de Artes y Oficios, para la capacitación de los jóvenes y formación de eficaces artesanos, y favorecer la industria, especialmente la textil.

Los resultados de esta labor de fomento no son seguros, ni mucho menos, aunque de ninguna manera puede negarse que fueran positivos. Nuestras dudas están fundamentalmente en las cifras. Un exponente nada despreciable es el informe que el 3 de noviembre de 1791 envía uno de sus fundadores, el marqués de Torreblanca a la Sociedad Económica, dando cuenta de los resultados que su política había surtido en el desarrollo industrial-artesano de la ciudad, durante los 15

años que llevaba de vigencia. De 39 telares de lana en 1777 se había pasado a 169 en 1791 (93 de paños, 37 de sayales, 39 de cordonería). En seda, de los 463 telares señalados por Ulloa, se llega a los 496 constatados por Torreblanca. En pasamanería, Ulloa contaba 1.855 talleres, y Torreblanca 2.778.

Algunas de estas cifras pueden quedarse cortas, pero tampoco por eso hemos de creer a pies juntillas testimonios como el que nos ofrece, *a posteriori*, este informe municipal:

> por los años de 1752, el gremio de laneros de Sevilla estaba en su mayor auge, y tenían más de 20.000 telares, en los cuales se tejían bayetas superfinas, las que por su clase, finura y demás circunstancias de menos costosas, etc., habían llegado a sobrepujar a las inglesas, sin que éstas tuviesen despacho alguno...

Tan maravillosa inversión de situaciones no se dio nunca, aparte de que el informe se equivoca probablemente de fecha. El momento más favorable fue justamente aquel en que los ingleses tuvieron que colaborar, aunque fuera a la fuerza. En 1781 fueron enviados a Sevilla un grupo de prisioneros ingleses, expertos en el arte de la lana, que ellos dominaban como nadie en el mundo. El curioso episodio ha sido estudiado por A. González Enciso. Una parte de estos hombres fueron enviados a trabajar a una fábrica de bayetas, propiedad de don Antonio Arboré. Los prisioneros aceptaron con gusto su paso de tales a oficiales operarios, y parece que mejoraron las técnicas y la producción. Uno de ellos, John Rilley, era experto en máquinas textiles, y se le concedió la dirección de una fábrica de lana. Tanto para González Enciso como para Aguilar Piñal este relanzamiento textil fue efímero, pues la paz de Versalles (1783) supuso de nuevo la libertad de comercio con Inglaterra, y por consiguiente, la saturación del mercado por manufacturas británicas.

Sin embargo, la manufactura de la seda había sido siempre la más característica del sector textil en Sevilla, y parece que continuó siéndolo en el siglo XVIII. Según un informe de Larumbe a la Sociedad Económica, «más de ocho mil personas se ocupan al presente de este precioso arte». Un informe de Ulloa, de 1778 (antes de comenzar la labor de fomento), habla de 1.855 telares de pasamanería, número que debió incrementarse en los años siguientes.

De algodón, la fibra dieciochesca por excelencia, sabemos muy poco. Aguilar, fundándose en la ausencia de noticias concretas, estima que las manufacturas algodoneras no llegaron a implantarse en la ciudad, y algo por el estilo, aunque con ciertas dudas, viene a pensar Domínguez Ortiz. De todas formas, y aun concediendo que la importancia del algodón en Andalucía jamás pudo compararse, ni remotamente, con la que llegó a alcanzar en Cataluña, la falta de noticias no es demostración apodíctica de falta de existencia. Tengamos en cuenta que los informes que conocemos —el de Ulloa, el de Larumbe, el de Torreblanca— se refieren a las cifras facilitadas por los propios gremios, y mencionan únicamente manufacturas agremiadas. Como bien ha estudiado P. Vilar para el caso de Cataluña, el secreto del éxito del algodón y su conversión en la base del maquinismo capitalista estriban en que su manufactura nunca estuvo agremiada, y se vio libre por tanto de las ataduras que encorsetaban otros sectores de la producción. Un informe de Sevilla a la Corte, conservado en el Archivo de Palacio, se refiere a «la multitud de fábricas de estampados, indianas, pañoletería, colchas y sarasas...», y menciona concretamente la «fábrica de cotonería» de la parroquia de San Lorenzo. Como todos estos informes reivindicativos, exagera los datos correspondientes al pasado, pero difícilmente puede haberse inventado la existencia en Sevilla de talleres de indianas y cotonerías.

Sabemos que en 1770 había 27 fábricas de sombreros, una de ellas elogiada por Campomanes como «la más sobresaliente del reino». Algo menos fiable, y posterior, es la noticia de 56 de estas fábricas, aunque nos identifica probablemente la elogiada por Campomanes: «... la más famosa es la de Tunja, donde se hacen los célebres sombreros blancos redondos de ala ancha». Hasta por el nombre y la forma, esta fábrica posee una sugerencia americana que no estaría de más estudiar.

El jabón siempre estuvo ligado al aceite, y Sevilla fue siempre un importante centro productor de jabón. Aguilar ha estudiado la fábrica de Triana, la más importante del siglo XVIII, y propiedad de los duques de Medinaceli (con la Ilustración, la nobleza vuelve a introducirse, aunque tímidamente, en los negocios). Tenía cuatro calderas que producían cada una unas 700 arrobas mensuales —es decir, unas 2.800 en total—. Como el consumo de Sevilla era de unas 150 arrobas al mes, la mayor parte se iba fuera: no sabemos en qué proporción a América.

A fines del XVIII había en Sevilla 15 fábricas de curtidos. La más famosa era propiedad de un inglés que quiso quedarse en España y aquí

consiguió su fortuna, Nathan Wetherell. Incluso siguió siendo rico y benefactor de Sevilla en los difíciles años de Fernando VII. Las innovaciones tecnológicas y el funcionamiento de esta fábrica han sido estudiados por M.ª José Álvarez Pantoja. Wetherell comenzó a trabajar en 1785, con 400 obreros, utilizando cueros «del país y de Buenos Aires». Con los 40.000 pesos que concedió a su feliz iniciativa el ministro conde de Lerena, trajo maquinaria de Inglaterra, y montó un complejo tinglado industrial en que se utilizó, probablemente por primera vez en Sevilla, la máquina de vapor. La fábrica de Wetherell producía un

> hermoso y completo surtido de todo género de pieles que antes se importaban de Francia e Inglaterra..., [ ] ...desde el más delicado guante hasta el zapato más fuerte.

Protegido después por el ministro Saavedra, realizó en 1790 una ampliación de su fábrica, que llegó a ser modelo en España.

Tampoco debemos olvidar, como una muestra más, la también famosa fábrica de chocolate de Echalaz, Murúa y Compañía, establecida en San Juan de Aznalfarache, «la cual hacía copiosas remesas fuera del Reino». Otra forma de simbiosis sevillano-americana.

En resumen, y aunque toda labor de cuantificación resulte arriesgada, nuestra visión sobre el papel de Sevilla como antesala industrial de Cádiz no puede ser pesimista. Por de pronto, está claro que el sector secundario era, con enorme diferencia, el más desarrollado en la ciudad. El informe de Torreblanca arroja una cifra total de 13.931 operarios que trabajaban en los gremios industriales. Aguilar Piñal cree prudente añadir unos 12.000 artesanos por cuenta propia: de lo cual nos saldría un total de 26.000 trabajadores, un tercio de la población de Sevilla, y como mínimo un 70 por 100 de su población activa. Pero aún hemos de contar a los trabajadores por cuenta ajena no agremiados —de los cuales no sabemos nada, excepto que existían—, y a los de las Fábricas Nacionales, que constituyen por sí solos otro importante capítulo.

Las Fábricas Reales

Sevilla, por su abundante población, por su posición geográfica inmediata a la Cabecera de Indias, y por sus buenas comunicaciones,

parece haber sido una de las preferentemente elegidas por los monarcas borbónicos para establecer factorías oficiales, a las que tan aficionados fueron.

La más importante, por su magnitud, su renta y el número de personas que empleaba, era la de Tabacos. Ya en el siglo XVII existió una fábrica de tabacos en el barrio de San Pedro, frente a la iglesia, ocupando el espacio de un antiguo teatro, que fue luego hospicio. Ante la creciente demanda del producto americano por los fumadores, la fábrica se fue ampliando, hasta ocupar varios edificios contiguos. Pero, en pleno centro de Sevilla, no tenía gran capacidad de expansión, y por eso en el siglo XVIII se pensó en trasladarla a la zona de las Atarazanas, y juzgando que tampoco ésta reunía las condiciones ideales, se proyectó un gran edificio extramuros, al otro lado del Tagarete, entre la Puerta de Jerez y el Prado de San Sebastián: al tiempo que la empresa, ya plenamente rentable para las arcas reales, se convertía en una de las nuevas Fábricas del Estado, la más próspera de todas, y también la más duradera.

Los primeros planos fueron realizados en 1728 por el ingeniero militar Antonio Sala, reformados luego por Diego Bordick y otros arquitectos flamencos, a los que no nos corresponde referirnos aquí. Se llegó a construir así el mayor edificio civil de España, con sus 24 patios y sus 21 fuentes. En él caben hoy 17.000 estudiantes de varias facultades de la universidad hispalense. La portada, uno de los símbolos de la ciudad, está fechada en 1757, aunque desde bastantes años antes comenzó en sus naves y terrazas la elaboración del tabaco, por un número grande de operarios (entre 1.400 y 2.000 según los casos), aunque algunas fuentes descriptivas hablan de 7.000 y hasta de 12.000, cifras difícilmente aceptables. En las nóminas encontradas por Rodríguez Gordillo en el siglo XVIII nunca se sobrepasa el número de 1.000 personas, aunque la cantidad real pudo ser mayor.

Tan importante como el número de trabajadores es la técnica utilizada. De acuerdo con el reglamento de Esquilache, no se deben admitir extranjeros en la fábrica «por el perjuicio que podrá resultar a la Renta, si instruidos de todas las maniobras y beneficios que se dan a los tabacos, regresasen a sus países». Algo parecido a un «secreto industrial», revelador si se quiere de una «tecnología punta». Sevilla contaba ya con una añeja tradición en la preparación de la hoja del tabaco, y su conversión en cigarros (puros), polvo y rapé, formas todas de am-

plio consumo en el siglo. Era precisa una cuidadosa elaboración de secado, y luego una serie de labores combinadas, que Rodríguez Gordillo ha estudiado en todo su detalle. Para reducir el tabaco a polvo se utilizaban grandes molinos movidos por caballos o mulos. La entreplanta del edificio, conservada hoy en sus chaflanes, nos recuerda que los animales se movían en la planta superior, mientras los operarios trabajaban en la inferior: los molinos parecían moverse solos. Uno de los ingenieros directores inventó un sistema de molino triple, que podía producir tres veces más con el mismo trabajo. Llegaron a existir 174 molinos. La mano de obra (contrariamente a lo que sucedería en el siglo XIX, con las famosas Cigarreras, y su símbolo, *Carmen*) era mayoritariamente masculina, y estaba mejor remunerada que en el resto de las Fábricas Reales.

La fábrica sevillana, que surtía a la Renta del Tabaco de sus más ricos frutos, servía a todos los mercados nacionales, pero también extranjeros, e incluso americanos, en una época en que la costumbre de fumar y la de aspirar polvo o rapé se extendía cada vez más. Entonces se concedían al tabaco propiedades curativas, además del placer que podía proporcionar su uso. El enorme edificio fue la mayor fábrica de tabacos del mundo, y uno de los símbolos más expresivos de los contactos de ida y vuelta entre Sevilla y América.

También relacionada con América estaba la Fábrica de Artillería, que armaba las naos de la Carrera de Indias, y luego fabricó piezas para su uso en tierra. Debió establecerse antes de 1540. Uno de sus directores fue Juan Morell, que fundió el Giraldillo, la estatua más famosa de la ciudad y su símbolo ante el mundo. Desde 1634, la fábrica pasó a propiedad del Estado. Pero el gran momento de su historia fue, como en el caso de la de Tabacos, el siglo XVIII. En 1719 se establecieron en las Atarazanas las complejas instalaciones de la Maestranza de Artillería, en un edificio que se fue ampliando, hasta adquirir el aspecto que conoció hasta hace pocos años (en su solar se ha levantado en 1991, con motivo de la transformación de la ciudad con vistas al Quinto Centenario, el Palacio de la Ópera). En la Maestranza se fabricaban cureñas, se montaban y reparaban las piezas, y los ingenieros incorporaban las últimas técnicas de tiro. Pero independiente de la Maestranza era la Real Fundición de Artillería, donde se fabricaban los cañones propiamente dichos, y que llegó a tener un extraordinario renombre, sobre todo a raíz de la reforma y ampliación establecida por Carlos III.

La Real Fundición llegó a contar con nueve hornos, de los cuales los más grandes podían fundir 500, 600 y 700 quintales de metal: este último era el más grande de Europa. Allí se aprendió el arte de las aleaciones, para conferir una mayor dureza a la pieza, al tiempo que se iba sustituyendo el bronce por el hierro. Fue la artillería sevillana la que hizo de Cádiz un puerto seguro. Aunque, curiosamente, Cádiz hubo de sufrir las consecuencias durante la invasión francesa. Cuando José Bonaparte llegó a Sevilla, quedó admirado, según un informe municipal, del «increíble alcance» de los morteros fabricados en la Real Fundición, y ordenó que se empleasen en el sitio de Cádiz. Con el plomo de aquellas bombas, según la coplilla, se hicieron las gaditanas tirabuzones.

En combinación con la Fundición y la Maestranza funcionaba la fábrica de pólvora (luego, en el siglo XIX, la «Pirotecnia», en La Enramadilla); y relacionada con ella, puesto que era un elemento imprescindible, estaba la fábrica de salitre, edificada en dos largos edificios contiguos a la Puerta del Sol, y que funcionaba por lo menos desde 1757. Una descripción de la época nos dice que «ella sola es capaz de surtir a todo el Reino».

Para terminar la enumeración de las Fábricas Reales sevillanas, no debemos olvidar la de la Moneda. Efectivamente, Felipe V suprimió en 1730 todas las cecas, excepto las de Madrid y Sevilla, únicas ciudades qe conservaban el privilegio de acuñar moneda. La Casa de Sevilla estaba acreditada por una larga y gloriosa historia, que el Estado de los Borbones no podía ignorar. Ahora sus fundiciones y sus prensas no eran ya la admiración del mundo; pero mantuvo su prestancia en tanto España siguió siendo dueña de una buena parte de América.

Si unimos lo que sabemos sobre la industria particular de Sevilla con los datos más seguros —aunque nunca del todo, por lo que se refiere a plantillas— de la industria oficial, no hay más remedio que concluir que Sevilla fue durante el siglo XVIII una ciudad industrial. Es decir, el complemento de Cádiz. El *Memorial Fernandino* la distingue como «una de las ciudades más industriosas que existen en España», y la considera la segunda, después de Barcelona. El extremo es difícil de probar, pero lo cierto es que el Catastro de Ensenada (informes y resúmenes realizados para el caso que nos interesa entre 1750 y 1754) concede al reino de Sevilla el producto industrial más alto de Castilla, con 148,43 millones de reales, seguido de Madrid con 122,84 millones.

Quizá convenga constatar también que, según se deduce de los recuentos, en Sevilla había siete veces más oficiales que maestros, mientras el promedio para Castilla era muy poco superior a la proporción 3/1. Es decir, comenzaba a sentirse una muy incipiente «concentración industrial», en contraste con el resto del reino, en que la artesanía individual o familiar era la predominante. Si pudiéramos incluir en la muestra las factorías oficiales, la concentración sería todavía mucho mayor. Que esta industria, a pesar de todo, no fuera suficiente, o no estuviera en condiciones de competir en los mercados indianos, es otra cosa. Aunque no podemos olvidar que en las quejas a Fernando VII sobre la decadencia sevillana a comienzos del XIX se habla del poco trabajo de las fábricas, «faltando la extracción para las Américas». Luego Sevilla exportaba por Cádiz sus productos al Nuevo Mundo. Ello no niega la frecuencia del comercio de comisión y todos los demás vicios atribuidos al tráfico entre España y América en el siglo XVIII. Lo único que nos indica es que hay que seguir investigando.

La industria de Cádiz

Ya queda dicho que Cádiz no fue en absoluto una ciudad industrial. El hecho no dejó de extrañar a Laborde:

> Cadix n'a jamais eu de grandes manufactures; il n'y en a point, même aujourd'hui: on ne peut donner ce nom à une vingtaine de métiers a rubans, et a reseaux en soie qui y sont establis.

Su dedicación al comercio y su no amplio perímetro pueden ser explicaciones, como también lo puede ser la escasa afición de los gaditanos a reinvertir.

Con todo, preciso es recordar que había en Cádiz algunas manufacturas de lujo, quizá para el suministro de los propios gaditanos. El conde de Maule, uno de los típicos ilustrados del Cádiz de la época, habla del auge de la ebanistería local, que fabricaba suntuosos muebles con las maderas de calidad que venían de América. Y García-Baquero puede enumerar 49 platerías, 13 estañerías, 28 cerrajerías, 193 zapaterías, 4 obradores de bordados, 16 fábricas de pastas, 16 telares de seda, 16 telares de pasamanerías, 17 sombrererías, 4 fábricas de estampados,

23 tonelerías, 27 relojerías, etc.: quizá, en algunos casos, más de lo que puede suponer el consumo de una ciudad de 75.000 habitantes, aunque sea una ciudad rica; pero, evidentemente, no mucho más. Cádiz podía enviar a América sedas, bordados, zapatos, en cantidad, en el mejor de los casos, simbólica. La mayor factoría era la fábrica de tabacos, especie de sucursal de la sevillana, y por cierto, la primera que fabricó cigarrillos en el mundo, afición que de Cádiz se propagó al resto de España y al resto del planeta. Es cierto que existen vagas noticias sobre una fábrica de tejidos de algodón, que se dedicaba a la exportación de sus productos a América. No hemos encontrado ninguna confirmación documental. Quizá la versión se refiera a las «dos fábricas de estampados de mucho crédito» que se establecieron en el Puerto de Santa María, la de Prat y la de Irigoyen. Que estas fábricas vivían de la exportación a ultramar parece claro, si tenemos en cuenta que ambas quebraron poco después de la pérdida de América.

Capítulo III

EL TRÁFICO

El paso de la Cabecera de Indias de Sevilla a Cádiz no supuso la ruptura del sistema monopolístico implantado en la primera ciudad desde 1503; sí quizá una mayor lenidad en la fiscalización y un sentido más ágil en la concepción del comercio, de acuerdo con las nuevas ideas del siglo XVIII. De todas formas, no podemos olvidar que la dinastía borbónica importó a España el modelo del mercantilismo francés de la época de Luis XIV, un tanto trasnochado —o por lo menos peor enfocado a juzgar por los resultados finales—, respecto del holandés o del británico. Incluso el Decreto de Libre Comercio de 1778, como se complace en observar García-Baquero, no supuso una ruptura del monopolio, sino la ampliación del mismo a otras partes. De todas formas, no podemos olvidar las facilidades fiscales entonces concedidas, y el clima de mayor libertad que a partir de aquel momento se respiró. También la progresiva sustitución del sistema de flotas por el de navíos sueltos está en relación con esa espontaneidad en los movimientos que es fácil descubrir en Cádiz, si comparamos su mecanismo con el más estricto y cerrado de Sevilla. El mismo hecho de que ahora apenas oigamos mencionar a la Casa de Contratación puede resultar significativo. Aunque los sistemas de tráfico fueron evolucionando lentamente, quizá más lentamente que las necesidades, y esta evolución quedaría cortada por el proceso de la emancipación americana antes de que llegara a culminar.

La organización del tráfico

Los Borbones y sus ministros fueron eminentemente proyectistas. Y entre sus proyectos destacan muy particularmente los relativos al intercambio con América, que no en balde intuyeron, de acuerdo con la tan repetida frase de Patiño, que el porvenir de España estaba en «las Indias y el comercio». El comercio, que no la industria. La tradición del trato económico con el Nuevo Mundo era una tradición mercantil. Ya Castilla era un país mercantil, no industrial, antes del Descubrimiento. Pero, en suma, el mercantilismo borbónico está íntimamente relacionado con la concepción de una política que se basa, en expresión de Rodríguez Casado, en la «interpretación económica de la decadencia de España». La nueva dinastía llegó dispuesta a remediar los males del país. Y se pensó que los males del país se cifraban fundamentalmente en su ruina. Toda la política de los Borbones —hasta cuando, por ejemplo, trata de modificar los planes de enseñanza, o trata de disminuir los privilegios de la nobleza—, dice Rodríguez Casado, está pensando en la economía.

Por todo ello, los Borbones resultaron unos activos planificadores económicos. Si pensaron más en el comercio que en la industria, fue tal vez por el recuerdo de los buenos tiempos del tráfico con América (que no supieron o no pudieron aprovecharse al fin por la prelación de un sector sobre el otro), o porque las ideas sobre la relación producción-riqueza aún no estaban claras. Lo único cierto es la preocupación comercial. Ya en 1705 se fundó la Junta de Restablecimiento del Comercio, para activar el de las Indias, mucho antes de que Patiño entrara en escena. Como es ya sabido, en 1717 fue trasladada la Casa de Contratación, y desde entonces son continuas las medidas para hacer el tráfico oceánico más sostenido y eficaz. El volumen no será, en los primeros lustros, mayor que el de fines del siglo anterior, pero la regularidad sí lo es. Los políticos, y especialmente Patiño, se preocupan de la buena organización de las flotas, de su puntualidad y su ajuste a unas fechas determinadas, de modo que se compadezcan lo mejor posible con la época de las ferias indianas —tal la de Portobelo— y con las condiciones meteorológicas. Se legisló sobre la salida inexcusable de las flotas de la Nueva España en junio y los galeones de Tierra Firme en septiembre; aunque las autoridades chocaron en esto una y otra vez con los gaditanos, empeñados en retrasar las salidas para estimular la demanda americana.

El reglamentismo borbónico se hace ver reiteradamente con las reformas de la organización del tráfico operadas en 1720, 1725, 1735, 1754, 1765 y, por supuesto, en el Decreto de Libre Comercio de 1778. En todos los casos se intenta compaginar la preservación de los derechos y beneficios de la Corona con el deseo de una mayor agilidad y funcionalidad. Es cierto, como ya queda dicho, que las reformas se hicieron un poco a remolque de la situación, y a veces resultaron algo tardías: pero siempre en el buen sentido, tendentes a una modernización de las estructuras del tráfico. La política oficial cambió especialmente con el advenimiento de Carlos III. Su ministro Esquilache era un decidido partidario del liberalismo económico, y fue el primero que pretendió declarar una absoluta libertad de precios. Su política no fue popular (quizá inoportuna, por culpa de una no deseada carestía), pero al cabo la idea de libertad se fue imponiendo. Nunca llegó a implantarse un liberalismo absoluto en el comercio transatlántico —aparte de que se mantuvo invariable, como en otros países, la doctrina del pacto colonial—, pero de ningún modo se puede admitir que la política económica de los Borbones fue inmovilista.

Una de las principales medidas agilizadoras no fue, al parecer, consecuencia de ningún plan de reforma expreso, sino de una situación especial que permitió descubrir las ventajas de un sistema que al principio pareció de pura provisión. Nos referimos al registro de navíos sueltos, que irían sustituyendo al sistema de navegación en conserva —flotas y galeones— hasta dejarlo al final como un recurso pasado de moda. Los trabajos de C. Borrego Pla demuestran que ya durante la guerra de Sucesión —1700-1714— fueron autorizados a partir navíos sueltos: la citada autora ha localizado hasta 97, es decir, unos seis o siete navíos por año, con un total de 6.682 toneladas. El reglamento de 1720 contempla la modalidad de navíos sueltos para el suministro de aquellas zonas a donde no llegan con facilidad los envíos de flotas y galeones, como Venezuela, Honduras, Río de la Plata y Chile.

Pero fue en 1739, con motivo de una guerra con Inglaterra (la «guerra de la oreja de Jenkins), cuando se generalizó el sistema de navíos sueltos, que podían burlar mucho mejor la vigilancia de las flotas enemigas. Y, efectivamente, las pérdidas de barcos fueron mínimas, cuando el sistema de convoyes hubiera sido virtualmente impracticable. Sin embargo, y a pesar del éxito, hubo sus oposiciones al sistema de navíos sueltos una vez advenida la paz: no convenía a los gadita-

nos, acostumbrados a un calendario fijo, ni tampoco a los grandes feriantes y almacenistas criollos, que vivían de las grandes concertaciones periódicas; pero sí quedó en claro que la modalidad de barcos sueltos agilizaba el tráfico en general, evitaba las esperas y favorecía el contacto de particular a particular. Por presión de los grandes negociantes de una y otra orilla, la Corona ordenó en 1754 la vuelta al sistema de flotas para la Nueva España, en tanto se mantenía el envío de navíos sueltos para Tierra Firme y otros territorios. La mayor agilidad y baratura de este sistema acabó imponiéndose, hasta el punto de que, por los años 70, las flotas no transportaban más que el 13 por 100 del total de cargamentos que cruzaban el Atlántico.

Como observa García-Baquero,

> la verdadera innovación, por lo que a organización del transporte se rifiere, consistió en el uso generalizado... del sistema de navíos sueltos, con lo que la navegación adquirió una mayor flexibilidad, y en cierta medida esa rapideaz y regularidad que el régimen de flotas y galeones había sido incapaz de darle

Frente a los grandes almacenistas mexicanos, aferrados al sistema de grandes ferias anuales, surgió una nueva clase de pequeños comerciantes que ampliarían la base social de la burguesía criolla. Pero el sistema vino a favorecer especialmente a las regiones del cono sur americano, que en adelante podrían ser abastecidas directamente desde la metrópoli, sin depender de las reexpediciones procedentes de otros virreinatos; circunstancia que influiría considerablemente en su desarrollo y en su misma madurez histórica. Como dice S. Villalobos, para Chile el sistema de navíos sueltos significó «la más importante de las reformas comerciales del siglo XVIII».

Pero la reforma más profunda vino determinada sin duda por el Decreto de Libre Comercio de 12 de octubre de 1778. No se trataba, como a veces se ha interpretado, de una medida librecambista, o de liberalismo económico. La novedad sustancial consistía en la pérdida por parte de Cádiz del monopolio del tráfico con las Indias, que ahora se extendía a otros 17 puertos peninsulares y 23 americanos, en todo caso igualmente controlados y fiscalizados por la Corona. Pero tampoco tienen toda la razón quienes se empeñan en que «nada cambió», excepto el número de puertos habilitados. Se concedieron exenciones,

se suprimieron impuestos y se fomentó la iniciativa particular. Ahí estuvo precisamente la clave del éxito de la medida. Y la mejor prueba de que fue así está en el hecho de que Cádiz, precisamente a partir del momento en que le surgen competidores por todas las costas de la Península, incrementa su tráfico ultramarino en una medida como no se había registrado en todo el siglo.

Es curioso, por tanto, observar cómo un acuerdo que despoja a Cádiz de un privilegio exclusivo viene a favorecerle tanto. El incremento del tráfico entre 1778 y 1788 fue, de acuerdo con las estimaciones de García-Baquero, de un 420 por 100: más que en todo el resto del siglo. Y es que Cádiz, había edificado ya fuertes estructuras e infraestructuras en relación con el comercio americano, se había transformado en función de ese comercio, allí habían acudido las principales casas, los capitales, los fletadores de buques. La libertad pudo más que la ampliación del tráfico a otros puertos, y Cádiz no sólo siguió comerciando con América, sino que lo hizo en un grado superior a todos los demás juntos. Es justamente el período que va desde el Decreto de Libre Comercio al comienzo de las guerras revolucionarias el que señala la edad de oro de Cádiz.

La evolución y la coyuntura

Según los recuentos de J. Alcalá Zamora, en 1800 la flota mercante andaluza alcanzaba el 37,6 por 100 del total nacional, y la gaditana, no hace falta decirlo, acaparaba la mayor parte de ese porcentaje. Eran los tiempos en que Laborde hablaba, tal vez con cierta exageración, de hasta 1.000 barcos fondeados en la bahía de Cádiz. El paisaje era distinto del que, referido a otra época histórica, hemos conocido para Sevilla. Al puerto cerrado ha sucedido el puerto abierto, amplio y azul, donce centenares de navíos caben con soltura y pueden maniobrar libremente. Son ya barcos más largos de eslora, de proas afiladas y tres o cuatro palos, que lucen con sus vergas y complicado velamen una más vistosa arboladura: navíos, fragatas, bergantines, corbetas, goletas. La mayor parte oscilan entre las 100 y las 300 toneladas, pero los hay de 500 y hasta de 1.000. Su vida, más larga que la de los siglos XVI y XVII, puede durar entre 20 y 30 años. Es mucho menor el número de los que se pierden por accidentes naturales durante la travesía. Ya no

hay que atravesar la engorrosa barra de Sanlúcar, pero también en la otra orilla los peligros han disminuido, que no en balde el siglo XVIII es el de la cartografía de precisión y las triangulaciones, y ahora las cartas náuticas y las nuevas técnicas de navegación, que permiten calcular sin apenas error de longitud, hacen posible arribar a cualquier puerto sin peligro.

Y ya que hablamos de peligros, hagamos una última precisión sobre las condiciones de ventaja que Cádiz adquirió como puerto seguro a partir del siglo XVIII. Durante mucho tiempo, un puerto abierto suponía un evidente riesgo, por la probabilidad de ataques de flotas enemigas. Para defenderlo había que disponer permanentemente de una flota mayor, y el recurso salía enormemente caro. Ya desde 1596, el puerto de Cádiz había sido artillado convenientemente, pero quizá no sea ninguna casualidad que la Casa de Contratación haya mudado de sede justo cuando se consagra la artillería moderna, capaz de cubrir con su tiro de precisión toda la bahía y sus alrededores.

Pero la luminosa estampa de esa bahía cuajada de velas blancas fue una realidad a la que se fue llegando poco a poco. A comienzos del siglo XVIII, el tráfico no era mucho mayor que a fines del XVII; el movimiento se incrementó a partir de 1740, el auge se hace mayor desde los años 60, y alcanza valores en verdad espectaculares a partir del decreto de 1778. Si operamos por promedios, nos encontramos con que entre 1717 y 1740 el número de entradas y salidas de y para América es de unos 40 barcos por año, con un máximo de 63 en 1729 y un mínimo de 20 por 1733. La guerra influye en la fluidez del tráfico, pero también la coyuntura. Entre 1740 y 1755, el promedio de registros es de 55 anuales: en 1750 van y vienen de Indias hasta 73 navíos, y en 1740 —el año inicial del nuevo período— sólo 32. Y de 1755 a 1775 el promedio es ya de 85 barcos anuales, alcanzándose en 1770 un registro de 123, y un mínimo de 15 —por razones bélicas— en 1762. A partir de 1778 es frecuente que visiten Cádiz más de 100 navíos, y a veces hasta 400. Si a ello unimos el tráfico con el resto de España y el resto de Europa —ya que Cádiz tenía malas comunicaciones por tierra, y los productos no indígenas que llegaban o salían lo hacían por mar—, tenemos un movimiento de más de 1.000 barcos anuales, realmente espectacular para un puerto de la época.

Por lo que se refiere a tonelaje, encontramos un promedio de 6.000 toneladas de registro entre 1700 y 1720 (con 11.126 en 1717), de

18.000 entre 1730 y 1755 (máximo, 23.293); unas 28.000 entre 1755 y 1775 (máximo de 38.510 en 1760), y del orden de las 80.000 toneladas —aunque no están debidamente cuantificados los datos, y ofrecen grandes altibajos a causa de las guerras— en el último cuarto de la centuria.

En cuanto a los destinos, García-Baquero ha contado, entre 1717 y 1778, hasta 794 navíos despachados para Nueva España, con un total de 303.055 toneladas; un número similar para Tierra Firme (794 barcos, con 248.563 toneladas), 328 navíos con 126.707 toneladas para el resto del continente, y 302 con 74.831 toneladas para las islas. J. Nadal cree que estas cifras se quedan cortas, y la realidad debe ser más cuantiosa. En total, se habrían registrado 1.083 salidas y 869 retornos: lo mismo que en siglos anteriores, son más los barcos que van que los que vienen.

A partir de 1778 estas cifras se hinchan espectacularmente hasta la cuadruplicación o más de los registros anteriores, aunque no contamos, por desgracia, con cifras seguras (precisamente por la desaparición de la Casa de Contratación). Los máximos incrementos se registran en el tráfico de los virreinatos «nuevos» —Nueva Granada y Río de la Plata—, aunque también las islas y especialmente Cuba registran una notable revalorización.

Lo que va y lo que viene

La tónica del intercambio ultramarino del siglo XVI había sido fundamentalmente la de productos europeos por metal precioso americano. La proporción de otros artículos producidos en Indias es realmente muy pequeña. Aumentó un tanto en el siglo XVII, pero es en el XVIII cuando los buques atraviesan el Océano cargados de mercancías, tanto en un sentido como en otro. Éste es justamente uno de los factores del incremento del tráfico transatlántico en el Siglo de las Luces. Sin que el saldo en valor de mercancías transportadas deje de favorecer a Europa, de suerte que siguen llegando a ésta —y concretamente a Cádiz— cantidades importantes de metal precioso.

Cádiz, como la cercana Sevilla, sigue enviando productos andaluces. Concretamente, precisa Laborde,

> il envoie au-dehors de l'huille, du vin, quelques fruits, et le sel qui est le produit des salines de Puerto Real: ce dernier article seul fait

> un objet de plus de 20.000.000 francs. La moitié du vin de Xérez sort d'Espagne par ce port; il fait un objet d'environ 25.000 quintaux.

Aunque Antonio de los Heros cree que no se aprovechan debidamente estos recursos naturales:

> Si los cosecheros del Puerto de Santa María, Jerez, Sanlúcar, aprovecharan todas las ventajas que tienen, se aumentarían los plantíos de viñas, olivos y fábricas de aguardiente extraordinariamente.

Con todo, y atendiendo al desarrollo del marco de Jerez en el siglo XVIII, especialmente en el sector vinícola, es lógico deducir que el auge del puerto gaditano influyó lo suyo en este relanzamiento.

Ahora bien, la necesidad de productos agrícolas que siente ahora América no puede compararse con la de los primeros tiempos. En total, las exportaciones del sector primario no pasan del 45,6 por 100 de lo que va, es decir, menos de la mitad. De ese contingente, el vino y el aguardiente —muy demandado este último por los americanos— se llevan el 90 por 100; el resto es aceite, harina y frutos.

Por el contrario, los productos industriales se elevan al 54 por 100. Tomando este valor como totalidad, son textiles el 73 por 100, siderúrgicos un 11 por 100 y papel el cinco por ciento. Entre los productos españoles suenan especialmente los paños de Segovia, las mantas de Palencia, los terciopelos de Toledo, las bayetas de Córdoba, las sedas de Granada. Pero sobre todo es Cataluña la región manufacturera textil por excelencia. Allí se registró, como no ocurrió en otros rincones de España, la inversión en fuentes de producción industrial de los beneficios agrícolas —obtenidos con la elaboración de aguardiente, por ejemplo—; y más aún, la creación de grandes circuitos cerrados a la manera de las modernas empresas capitalistas. La casa que tiene en América plantaciones de algodón lo transporta en barcos propios a Cataluña, allí transforma la fibra en hilaturas, y éstas en tejidos estampados, y en los mismos barcos lleva esas manufacturas para venderlas en los mercados americanos. C. Martínez Shaw o J. M. Delgado Ribas han estudiado el mecanismo de este intenso comercio catalán, que utiliza a Cádiz simplemente como puerto de escala. Más de la mitad de los tejidos que producía Cataluña se iban a América.

Es también importante, aunque difícilmente cuatificable, la cantidad de productos textiles extranjeros que partían del puerto de Cádiz. Se hace continua mención de las camisas de Bretaña, las gasas, las mantelerías y los lienzos pintados de Flandes, los colchones de Hamburgo, los encajes de Milán y las sargas de Lieja e Inglaterra. Si tenemos en cuenta la importancia del comercio de comisión, hemos de concluir que la concurrencia de tejidos extranjeros (por lo menos medida en calidad-precio) era mayoritaria. Por su parte, casi todo el papel venía de Génova.

En cambio, la mayor parte de los productos siderúrgicos son de procedencia española, y casi siempre de las ferrerías del norte, aunque no hay que olvidar el gran complejo de fundiciones establecido en la serranía de Ronda —y estudiado por J. Alcalá-Zamora—, precisamente para alimentar la demanda americana. En las partidas se mencionan barras, planchuelas, rejas de arar, hachas, palas, azadas, clavos, alambre. Los envíos de herrajes se incrementan conforme avanza el siglo.

Pero América envía también productos, y no sólo contrapartida en metal precioso. El «pacto colonial» vigente entonces en toda Europa determina que marchen al Nuevo Mundo artículos manufacturados y lleguen de él materias primas. Pero ahora se reclaman productos americanos que antes apenas se demandaban: tabaco, cacao, azúcar, café, algodón; también añil y «palos» tintóreos, como el campeche o el brasil. La grana y la cochinilla no sufren incremento, lo mismo que el añil, cuyo envío se estanca. Aumenta el tabaco, conforme España se hace fumadora —también el resto de Europa—, y se generaliza al mismo tiempo la costumbre, que se cree sana, de aspirar polvo y rapé. El cacao se impone conforme se hace propio de los buenos desayunos o meriendas tomar chocolate, y los envíos de azúcar, al principio modestos, adquieren un carácter prepoderante a fines de siglo. Por entonces, el tabaco más el cacao más el azúcar se llevan el 77 por 100 del total de productos que llegan de América. Pero quizás el incremento más fuerte, proporcionalmente hablando, es el del algodón, la fibra resistente que admite toda clase de hilaturas y texturas, y que, sobre todo, se puede pintar, generalmente mediante estampado a rodillo, con materias tintóreas venidas también de América. La lana ha de tramarse con hilos teñidos previamente de distintos colores, si no se quiere que el tinte se corra; el algodón, por el contrario, puede estamparse *a posteriori,* y a capricho del fabricante: de ahí su inmensa ventaja y su im-

posición en el mundo de la moda —propiciada también por los avances técnicos— en la segunda mitad del siglo XVIII.

Productos por productos, y por tanto enriquecimiento de dos burguesías, a un lado y otro del Océano. Sin este proceso de transformación social difícilmente podría explicarse la emancipación de América española a comienzos del siglo XIX. Transformación social y transformación cultural, porque, en un tráfico que ahora se ha hecho más rápido, más libre y más espontáneo, viajan también libros e ideas. Ramón de Basterra, en una obra clásica, aunque ya un tanto anticuada, *Los navíos de la Ilustración*, nos cuenta cómo, junto con los bordados, las clavazones, el azúcar o el palo campeche viajaban —en letra impresa— de un lado a otro del Atlántico Volney, Voltaire, Montesquieu, Condorcet, Rousseau. Agentes de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, principal transportista de libros, eran los Miranda y los Bolívar.

Por otra parte, Cádiz se impregnó de espíritu americano, de influjos en el habla, en la forma de vestir. Se ha dicho que la rumba cruzó cuatro veces el Atlántico antes de encontrar su forma definitiva, y otro tanto puede decirse del tanguillo, hoy inseparable de la fiesta gaditana. La ciudad vio crecer —y sigue viendo— ombúes, dragos, ficus, jacarandas y mi variedades procedentes del Nuevo Mundo o que para su aclimatación pasaron por él. Muchos de ellos fueron enviados por el gran botánico gaditano José Celestino Mutis. Otros llegaron, por así decirlo, espontáneamente. Incluso antes de que los europeos se atrevieran a utilizar la patata como medio alimenticio (estaba generalizada la creencia de que los tubérculos eran de influjos maléficos), los gaditanos la cultivaban en macetas como planta decorativa.

Puesto que lo hemos mencionado, parece imprescindible recordar, siquiera en unas líneas, a José Celestino Mutis. Nacido en Cádiz en 1730 se doctoró en Madrid en Medicina, y se aficionó, muy en línea con la cultura ilustrada, a la Botánica. En 1760 fue a América, y se estableció en Nueva Granada, donde organizó expediciones exploradoras de la flora de aquel virreinato. Intercambió información con Linneo y otros especialistas, y durante 25 años estuvo trabajando en su obra fundamental *La Flora de Nueva Granada*. En el Museo Botánico de Madrid se conservan 6.500 preciosas láminas trazadas por Mutis de la flora del Nuevo Mundo. Los gaditanos señalan con especial cariño —estén bien informados o no— los árboles que se dicen fueron enviados por Mutis a su ciudad.

Sevilla se había «americanizado» en el tráfago de siglos anteriores; pero ya, antes de que éste comenzara, contaba con una amplia población, tenía arraigadas tradiciones moriscas o bajomedievales, su geografía urbana ya montada, sus monumentos. Cádiz partió de cero, no llegaba a los 1.000 pobladores al tiempo del Descubrimiento, y sólo el contacto de ida y vuelta con las Indias lo moldeó, le imprimió carácter, genio y figura. Cádiz, en cierto modo, fue producto de América. Con frecuencia se ha destacado, todavía ahora, su semejanza con La Habana o con Cartagena de Indias. Hecha para la travesía y nada más, con su recuerdo de miles de velas blancas —toda la poesía gaditana recae en el mismo motivo—, con sus torres armadas de catalejos para atisbar el horizonte marino de Occidente, sus sones musicales, sus tradiciones y fiestas, fue y aún sigue siendo la ciudad más americana de Europa.

Capítulo IV

TRES GENERACIONES

«Las Indias y el Comercio», como quería Patiño, transformaron a Cádiz, que fue la principal intermediaria, pero también la principal beneficiaria de aquella política. La ciudad creció, desbordó de vitalidad, y también adquirió un carácter y una perspectiva urbana peculiares, como no podía menos de suceder. En un proceso que repite la historia de otras ciudades mercantiles, se hizo primero rica, después refinada y más tarde culta. Incluso esas tres generaciones que Strieder ha destacado para el Augsburgo del Renacimiento podrían traspolarse a Cádiz sin demasiada violencia. Conviene siquiera un breve repaso de ese proceso, porque es sin duda decisivo para explicar el papel de Cádiz en la ulterior historia de España.

La generación utilitaria

A comienzos del siglo xviii, Cádiz se desarrolló más en tamaño y en riqueza que en refinamiento o cultura. Llegó a ser una ciudad importante, pero con muy poco que ver. J. Labat, que la visitó en 1706, se encontró con «una ciudad de comercio y una morada de comerciantes, más que de nobleza y gentes de letras». Y en 1730, Esteban de Silhouette no halla en su recinto ni esplendor ni pompas: «la ciudad —concluye— no encierra nada de notable». Laborde —que, como ha hecho notar Ramón Solís, describe, en parte por referencias, un Cádiz anterior a su tiempo—, la presenta como

> une ville de grand commerce, ou l'esprit d'spéculation et de négoce est préeminent [...] dévient rarément un lieu ou l'on cultive avez zèle

> et succès les sciences et les arts [...] aussi Cádix n'a-t-il produit [...] aucun savant, aucun litterateur, aucun artiste qui mérite d'être cité...

Antonio de los Heros, que vivió ya épocas posteriores, y para quien el trabajo fructífero es la principal virtud, recuerda casi con nostalgia aquel Cádiz laborioso y austero, cuando

> el boato no estaba tan extendido, habiendo más economía, modestia y regularidad en los navegantes y comerciantes de las Indias; las expediciones rendían ganancias considerables...

Eran otros tiempos.

> Todavía en 1733 —rememora— (y mucho más en los años anteriores), cuando se embarcaba el padre de familia, se reducía ésta a una casa de precio mucho más moderado. El traje modesto, absoluta abstracción de concurrencias públicas [...] El marido, siguiendo igual económico método... trabajaba incesantemente...

Laboriosidad, que no estudio. Fray Gerónimo de la Concepción declara en una época temprana que

> a los jóvenes se les imprimen las costumbres paternas, sin aplicarse a las cosas más levantadas. Aprenden los primeros rudimentos de leer, escribir, contar y gramática, y raros son los que pasan adelante *sino los que salen fuera* (la cursiva es nuestra). En efecto, tenemos noticias de que un hijo del acaudalado Lantery, junto con otros tres amigos de la misma condición, fue a estudiar al Colegio de La Asunción, de Córdoba.

En suma, como hemos escrito en otro lugar,

> laboriosidad, cálculo, un moderado tren de vida para favorecer el ahorro, iniciativas comerciales y marineras: tales parecen ser las principales cualidades de los gaditanos a comienzos del siglo XVIII. De aquel Cádiz podría decirse lo mismo que de la Málaga de una centuria más tarde habría de escribir Cánovas del Castillo: que allí no se cultivaban más letras que las de cambio.

La generación refinada

Las costumbres se han transformado considerablemente cuando escribe Antonio de los Heros, en la segunda mitad del siglo. En contraste con aquella laboriosidad austera que recuerda de sus tiempos de joven,

> en el día... desde el momento en que un comerciante emprende viaje, todo se transforma. El marido, mujer e hijos se visten con mayor lucimiento, se busca casa más grande, aunque más cara; en una palabra, se gasta mucho más de lo que las dependencias felizmente concluidas rendirían... [...] ...hace prevención de costosos vestidos...

(En efecto, el viaje personal a Indias constituye el momento culminante de una vida de negocios. Incluso los marinos de guerra comerciaban por su cuenta, lo mismo que los mercantes, y hay de ello repetidas pruebas, sin que ninguna ordenanza lo impidiera. Cuando don Dionisio Alcalá Galiano–futuro héroe de Trafalgar– salió para una expedición científica a Indias, su familia, según refiere su hijo Antonio, quedó expectante e intranquila, como si hubiese ido a una misión de guerra. Tal vez el lector de los *Recuerdos de un anciano* no comprenda fácilmente los motivos de tanta inquietud, hasta que el propio autor los revela. En efecto, cuando llega la noticia de que don Dionisio ha gastado varios miles de duros en obsequiar a sus amigos, en La Habana, con un espléndido banquetazo, sus familiares, en vez de indignarse, se alborozan: «supimos entonces que venía rico». Y, efectivamente, cambió el tren de vida, hasta entonces de «un mediano pasar», de los Alcalá Galiano).

Antonio de los Heros, en sus críticas a sus paisanos en la nueva generación de su vida dieciochesca, sólo ve un afán de distinción, de lujo, de poco abnegado refinamiento. No aprecia los rasgos amables de esta nueva mentalidad, la urbanidad o urbanización, la distinción cultivada, los alicientes de una vida educada y amable, con esa deferencia del ambiente dieciochesco, que parece haber alcanzado en Cádiz un nivel singular. Para J. M. Pemán,

> sello es típico de Cádiz esa graciosa y elegante fusión de lo mercantil con lo cultural y artístico... [...] ...Desde la torrecilla para vigilar los

> mares hasta el entresuelo y sus bajos para almacén, todo es una armonía perfecta, donde dialogan bien amistados el arte y el comercio.

Para Laborde, el Cádiz de la segunda mitad del siglo «est une de les villes d'Espagne ou les moeurs sont les plus douces et la façon de vivre la plus agréable...»; y Bourgoing destaca el especial buen gusto de los gaditanos. Buen gusto que no es al estilo aristocrático, ni tampoco al plebeyo, o, como precisa Alcalá Galiano,

> eran los gaditanos finos en sus modales, no al par con la gente cortesana, sino de una finura cual es la de las personas del alto comercio en pueblos donde el trato con los extranjeros de las naciones más adelantadas en civilización y cultura es frecuente. Era —añade— extremado el aseo del piso...; era, en cierto modo, el lujo grande... [...] ...la madera de caoba, escasa en lo interior de la Península, dominaba en Cádiz. Allí, los muebles de la gente de la clase media hacían notable ventaja a los usados por las personas de la misma calidad y de iguales o mayores bienes en la Corte... [...] ...El servicio de cristal era curioso..., siendo la loza de los platos toda inglesa... [...] ...Así que, trasladados a Madrid, los gaditanos hacíamos ascos...

Si tales apreciaciones son ciertas, no era la fortuna, sino un especial sentido de distinción y finura lo que llevaba a aquel refinamiento especial de los gaditanos, superior al de los habitantes de Madrid del mismo nivel social o económico; pero, por supuesto, una cierta capacidad económica —y facilidades, dada la situación especial de Cádiz, para adquirir de todo— han de ser la base de aquella distinción tan peculiar.

En Cádiz no dejaban de trabajar y negociar, ciertamente: no es que la segunda —o tercera— generación sea más haragana que la anterior, o que tenga menos iniciativas. Es que ahora el gaditano medio ha aprendido que con el dinero se puede hacer algo más que negocio; y no puede decirse que en la peor interpretación de esta idea, aunque a un puritano como De los Heros no le guste el cambio. La costumbre dieciochesca de la tertulia, según Solís, empezó en Cádiz antes que en Madrid. Tertulia de salón o de café. En 1788 existían 35 cafés, bastantes más que en la Corte, en los cuales se charlaba y se leía, y a los que acudían también —contra las costumbres del resto de España— las damas. Con gran desazón, otro puritano, el gobernador Fondesvielas, co-

menta que «los cafés son una introducción moderna en España, para nada necesarios..., pero en realidad muy perjudiciales, y en Cádiz más que en otra parte alguna». Es de saber que lo que realmente preocupaba a Fondesvielas era la difusión de las ideas que iban llegando de Francia.

Desde 1608 existía una *Casa de Comedias,* que tuvo mucha historia y conoció muchas transformaciones. En ella se celebró el 2 de julio de 1740 una fiesta que consistió en «un baile a la francesa», «sonatas y minuetes a la italiana», una zarzuela, *El jardín de Falerina,* y «danzas a la valenciana». En 1762 se fundó el teatro de la Ópera Italiana, y en 1768 el Teatro Francés, donde se representaban obras en este idioma. Richard Twiss, que lo visitó en 1777, dijo de él que «no hay otro mejor fuera de Francia». La *Casa de Comedias,* con su tradición española, había quedado anticuada, pero por los años 80, y bajo el patrocinio del gobernador O'Reilly, se construyó la *Comedia Española,* que nada tenía que envidiar a los otros dos teatros. Mientras, en Madrid no había más que uno.

Desde siempre hubo fiestas de toros, que se celebraban esporádicamente en la plaza de San Antonio; en 1761 se acordó la construcción de un coso destinado expresamente al efecto en La Hoyanca, que, por lo que parece, comenzó a servir festejos muy pronto. En las Actas Capitulares se hace también mención de locales de juego de pelota, de bolos, de billar, de bochos y de raqueta.

Mesas de caoba, vajillas inglesas, minuetos italianos, ópera y teatro, casas de campo de Chiclana (la costumbre del veraneo fue casi otro invento gaditano, y de ella se hacen eco algunos cronistas viajeros), y música de Haydn, que escribió un oratorio expresamente para una cofradía de Cádiz. Refinamiento dieciochesco, no sin algunos rasgos inconfundibles de tipismo.

La generación culta

Para Ramón Solís, con referencia a los primeros años el siglo XIX,

> el comerciante gaditano era generalmente hombre culto. Había en la ciudad una constante preocupación por el estudio y un alto nivel de preparación, como lo ponen de manifiesto las colecciones de arte, las

bibliotecas, las tertulias —verdadero refinamiento social—, y el amor al teatro.

Ahora bien, el progreso cultural de Cádiz, por lo menos el de carácter humanístico, es posterior a su progreso material. Los primeros establecimientos de enseñanza en la ciudad tuvieron un carácter técnico: así la Escuela de Guardiamarinas, fundada en 1717, de la que saldrían hombres tan extraordinariamente preparados como Jorge Juan y Antonio de Ulloa; el Observatorio Astronómico, o las Academias de Matemáticas, Ingenieros o Pilotos.

Poco después de mediados de siglo, cobraría fama el Anfiteatro Anatómico —que acabaría siendo facultad de Medicina—, durante un tiempo el más adelantado de España. Sabios gaditanos del siglo XVIII fueron el médico Pedro Virgili, el físico Antonio Fernández Solano, los botánicos Ortega y Flórez —además, por supuesto, de José Celestino Mutis—, y el geógrafo y astrónomo Tofiño. Para que no faltara ningún aspecto práctico, en 1778 se estableció en Cádiz una Academia de Natación, la primera de que tenemos noticia en España.

Muy especialmente, y por motivos explicables, proliferaron en Cádiz las academias de idiomas. En 1721 se concedió licencia para abrir una de ellas a Juan de Andrade, «que posee con propiedad diez idiomas». Famosa fue la de Cañaveras, establecida en 1768, en la que se enseñaban cinco idiomas, Geografía, Historia y Heráldica. También tenemos noticias de que los jesuitas de Cádiz «confesaban en varias lenguas».

Del progreso cultural nos da buena nota el hecho de que en 1754 funcionaban nueve escuelas de primeras letras, que en 1801 eran más de 100. Y por entonces había además ocho Estudios de Latinidad —centros de Enseñanza Media—, aparte de la famosa facultad de Medicina. También fue Cádiz una de las primeras ciudades que adoptaron el sistema pedagógico pestalozziano. Hasta el límite entre los siglos XVIII y XIX no se fundaría la Academia de Buenas Letras, especie de ateneo literario, en cuyo nacimiento tuvo buena parte el escritor José Joaquín de Mora, y en la que destacó a muy corta edad nuestro ya conocido Antonio Alcalá Galiano. Mora trajo también a la Academia de Cádiz a otro niño prodigio, el granadino Francisco Martínez de la Rosa. Nadie podía imaginar la importancia que aquella juvenil amistad iba a tener en la historia de España. Cádiz, ciudad avanzada, no negó

nunca paso a la mujer a la actividad intelectual. Así fue gaditana la primera periodista española, María Manuela López de Ulloa.

La cultura gaditana fue, por razones también explicables, en alto grado autodidacta. La riqueza y el refinamiento movían a la lectura, y en el Cádiz finisecular se leía como en pocas partes. Famosa fue la biblioteca del conde de Maule, toda de caoba, de diez varas de largo, adornada de pilastras jónicas y severos retratos; pero probablemente fue más rica en fondos la de don Manuel Vadillo, que contaba con 8.000 volúmenes. También renombradas eran las de Cavalleri Pazos, Domecq, Bohl de Faber, Istúriz. En Cádiz se leía de todo, y, por supuesto, obras avanzadas. El joven Alcalá Galiano tenía acceso a los libros prohibidos —que así andaban las cosas— a través de un tío suyo inquisidor.

No es cuestión aquí discutir si la burguesía gaditana fue o no artífice o de algún modo protagonista en el gran salto ideológico-político que supusieron las Cortes de 1810-1813. La participación de gaditanos en las sesiones parlamentarias fue mínima. García-Baquero hace notar la escasez de representantes de la clase comercial en aquella asamblea; y el hecho es cierto, aunque pueda discutirse la inferencia de que por consiguiente los hombres de negocios eran indiferentes a la idea de un cambio político. Tampoco —léase a R. Furet— hubo apenas comerciantes en los Estados Generales que hicieron la Revolución Francesa. Por lo general, los comerciantes carecen de vena parlamentaria, y prefieren dejar que hablen por ellos los juristas o los intelectuales. No debemos olvidar, sin embargo, que una de las más famosas casas gaditanas estuvo representada por Tomás Istúriz. Sea lo que fuere, sí están de acuerdo todos los autores en que Cádiz fue el mejor escenario que pudieron soñar los promotores de las Cortes. En un ambiente en que se respiraba libertad y la discusión sin trabas era una costumbre, los fundadores del liberalismo español encontraron menos dificultades que las que les hubieran obstaculizado, probablemente, en otra ciudad española cualquiera.

CONCLUSIÓN

EL CIERRE DE LA FRONTERA

A fines del siglo XVIII, el comercio entre España y América se desarrollaba con más empuje que nunca, y prometía seguir creciendo. La variedad de artículos que cruzaban el Atlántico en uno u otro sentido era cada vez mayor, y ponía de relieve las al parecer ilimitadas posibilidades de los intercambios. El aumento de la proporción de artículos españoles sobre los extranjeros que viajaban al Nuevo Mundo era también una promesa de desarrollo industrial, que, de acuerdo con los análisis de J. Alcalá Zamora, hubiera podido desembocar en un proceso «revolucionario» sólo inferior al británico, y tal vez a la altura del francés. Y aunque el tráfico se realiza ya desde numerosos puertos peninsulares, Cádiz ostentaba, con gran diferencia, la primacía, y podía prometerse para el siglo XIX los días más felices de su historia.

Cierto que Barcelona incrementaba por entonces su tráfico más deprisa, como consecuencia de su amplia base industrial, y que hubiera podido, pasados los años, convertirse en la cabeza de la producción con destino a Indias; pero Barcelona era un puerto mediterráneo, y la escala en Cádiz era prácticamente inevitable antes de una larga travesía: Cádiz servía (como ya ocurrió en el XVIII) no sólo de escala para los catalanes, sino como puerto de carga complementario. El desarrollo tanto de la Península como de los virreinatos de ultramar, con la expansión de fuertes, cultas e inquietas burguesías en las dos orillas, parecía una garantía de crecimiento de un tráfico arraigado, que ya era secular.

Y sin embargo, a principios del siglo XIX, en vez de la revolución industrial sobrevino la revolución política, de suerte que (haciendo abstracción absoluta del significado de este hecho), por lo que se refie-

re a lo económico, todo habría de quedar subvertido. La Revolución Francesa de 1789, en sí, no perjudicó a Cádiz, ni tampoco a la industria española, que hubo de suplir la falta o la dificultad de importaciones. Por ejemplo, a partir de 1791, la producción de seda de Valencia supera por primera vez en la historia a la de Lyon, y hechos como éste contribuyen a reforzar el origen nacional de las exportaciones de Cádiz.

Todo cambió cuando el gobierno español dirigido por Godoy se introdujo en los complicados entresijos de las guerras revolucionarias. Si el conflicto de la Convención —1793-1795— no reportó ventaja alguna y sí numerosos daños, peor fue la inversión de las alianzas operada en 1796, cuando España, temerosa del creciente poderío británico en América, estimó que el mejor remedio para contrarrestarlo radicaba en asociarse a la Francia revolucionaria: se pretendía así renovar, sobre bases más artificiosas, el antiguo espíritu de los Pactos de Familia, que se estimaba —tal vez sin fundamento— esencial para mantener el equilibrio atlántico y por tanto la histórica relación España-América. De esta discutible concepción vino el tratado de San Ildefonso y la consiguiente e innecesaria guerra con los ingleses. La derrota del cabo San Vicente, en 1797, dejó prácticamente cortada la ruta de las Indias.

Fue entonces cuando Carlos IV se vio obligado a conceder el Decreto de Libre Comercio con Neutrales (17 de noviembre de 1797), para no dejar abandonado el abastecimiento de las inmensas dependencias ultramarinas. Se suspendía momentáneamente el monopolio peninsular, y los criollos podrían comerciar legalmente con países que no se encontraran en guerra con España. La libertad no hizo esperar sus efectos: el tráfico entre la Península y los virreinatos se vio reducido en un solo año de un índice 100 a otro de 2,4. Por el contrario, los criollos comerciaron ampliamente con Estados Unidos, con otros países de Europa, y hasta con la mismísima Inglaterra, a pesar de la prohibición expresa de hacerlo.

El Decreto de Libre Comercio con Neutrales era una medida transitoria, y como tal fue derogado en 1799; pero los súbditos de las «Provincias de Ultramar» habían descubierto ya unas posibilidades inmensas de negocio, a las que no estaban dispuestos a renunciar. No es del caso discutir aquí si aquellos criollos, que creían ver el cielo abierto con una absoluta libertad de tráfico con el mundo entero,

acabarían cayendo o no en una dependencia mayor, bajo el asfixiante dominio de las potencias anglosajonas, que habría de impedir, al fin y al cabo, todo proceso de industrialización «a la europea», y un encadenamiento a intereses económicos extraños. Quede el tema para otros estudios.

El hecho histórico que aquí nos interesa es que a partir de 1797 se rompió el monopolio que obligaba a los súbditos de América a comerciar con los de la madre patria, y esta ruptura estaba llamada a ser definitiva. Con razón advierte García-Baquero que el Decreto de Libre Comercio con Neutrales significa la independencia económica de la América española sólo unos años anterior a la independencia política: y a nadie se le ofrecen dudas sobre la estrecha relación que guardan ambos fenómenos. Poco después, en 1805, el desastre de Trafalgar, que dejó a España sin escuadra, haría imposible todo intento de control. América podía tomarse la libertad por su cuenta sin que la vieja metrópoli tuviera facultad de impedirlo.

Las dos independencias

La dramática crisis alcanzó grados extremos cuando en 1808 las tropas napoleónicas invadieron España. La guerra de la Independencia, seis años de horrores, sería tan gloriosa como desastrosa, y dejaría el país más esquilmado que en ningún otro momento de los tiempos modernos, y abocado a una crisis económica sin precedentes. Es cierto que Cádiz vivió por entonces unos años en cierto modo felices y desde luego inolvidables. El gobierno provisional español establecido en la ciudad, que por su carácter prácticamente insular pudo resistir con éxito el cerco francés, llevó allá todo el aparato administrativo del Estado, y Cádiz fue por unos años la capital de la España patriota. La vida siguió siendo próspera —quizá, paradójicamente, más próspera que nunca—, pero fue aquella una prosperidad artificial. El comercio con Indias se había reducido por aquellas fechas a la cuarta parte, pero hay que tener en cuenta que esa cuarta parte de los beneficios *se quedaba íntegramente en Cádiz*, pues no tenía posibilidad de desparramarse por el resto de la Península. En 1810, la Junta de Cádiz recaudó un total de 350 millones de reales: prácticamente lo mismo que España entera pocos años más tarde.

El esplendor de Cádiz por los días de la guerra de la Independencia está íntimamente unido a un hecho histórico coetáneo y decisivo por su significación y repercusiones: las Cortes celebradas en el elíptico recinto del Oratorio de San Felipe, que condujeron a España —la España patriota, finalmente vencedora en la contienda— a las realidades jurídicopolíticas del Nuevo Régimen. De ellas vamos a ocuparnos enseguida. La afluencia de diputados y personalidades de alta categoría, la expectación de las sesiones que estaban cambiando los destinos del país, las fiestas cívicas, los actos patrióticos, la proliferación, más que nunca, de los cafés y hasta de los teatros (se habilitó uno más: total, cuatro) dieron a Cádiz una vida inusitada, y también una exaltación patriótico-liberal que hizo a los gaditanos olvidar casi siempre que se encontraban en una ciudad cercada por el enemigo. En efecto, los daños que Cádiz sufrió en el asedio, a pesar del portentoso alcance de las baterías «sevillanas» montadas al otro lado de la bahía, fueron mínimos.

Pero entretanto los españoles luchaban por su independencia, los súbditos de ultramar hacían lo mismo. No es objeto de este libro detenerse, ni siquiera de pasada, en el proceso de emancipación de la América española. El hecho es que las mismas ideas que movieron a los gaditanos a recibir «con loco entusiasmo», para emplear las palabras de Alcalá Galiano, las reformas liberales, movieron a los criollos de allende el océano a respirar los aires de libertad. Pero en este caso los aires de libertad pasaban por la emancipación respecto de la madre patria. En un primer momento, no se aprecian visiblemente las diferencias. Tanto en la Península como en América se constituyeron unas Juntas muy parecidas y dotadas de la misma función: el rechazo de la usurpación bonapartista y la proclamación de la soberanía propia. Pero si esta proclamación en España era la afirmación de España, en México o Venezuela era la afirmación de México y Venezuela. Terminada en la Península la guerra de la Independencia, se encontró con que los territorios de allende los mares estaban en trance de independizarse también. Y nunca como en aquellos momentos, convertido el país en un montón de ruinas, estuvo la metrópoli en peor situación para hacer frente a los hechos.

Fue el cierre de la frontera. C. Webb, en una obra discutida, pero sugestiva, *The Great Frontier*, se refiere a América como frontera de Europa durante tres siglos. En dirección oeste se encontraban todos los horizontes históricos, todas las proyecciones, todas las líneas de fuerza,

también las máximas fuentes de prosperidad. Hasta que en el quicio entre los siglos XVIII y XIX «se cierra la frontera», y Europa, perdido su horizonte habitual, se encierra en sí misma, hasta que en la segunda mitad del XIX, con el imperialismo y el colonialismo, descubre nuevos horizontes en otras partes del mundo.

España fue la máxima perjudicada por el «cierre de la frontera», no sólo porque quedó aislada como una península excéntrica en el extremo suroeste de Europa, sino porque en América había basado toda su política internacional y toda su prosperidad económica. En otro lugar he analizado las consecuencias desastrosas que para España tuvieron las dos guerras de independencia, la peninsular contra los franceses, que la dejó esquilmada, y la americana, entre criollos y metropolitanos, que la dejó sin posibilidades de reconstrucción. De aquí una crisis económica que se extiende por tiempo indefinido, y que tal vez no sería exagerado afirmar que sigue trascendiendo, en cierto modo, a la actualidad. Pero no fue menor la importancia del aislamiento internacional —porque España no supo o no pudo encontrar políticas alternativas—, que dejó al país envuelto en querellas internas y carente de una clara orientación al exterior por espacio de 150 años.

Las Cortes de Cádiz

Seguro que los diputados reunidos en Cádiz, allá por 1810-1813, no pensaban en el cierre de la frontera. Al contrario, estaban convencidos de que los españoles de un lado y otro del Atlántico iban a estrechar fraternalmente sus brazos más que nunca, «ahora que la monarquía está regida por leyes sabias, justas y benéficas». La frase se repitió más de una vez, y probablemente con las más sinceras, aunque ingenuas, intenciones.

En efecto, las Cortes de Cádiz fueron, como han observado Belda y Labra, las primeras y las únicas Cortes hispanoamericanas, en el sentido pleno del término. A ellas fueron invitados los «diputados de las provincias de Ultramar», y, desde un punto de vista de la representación jurídica establecida, la presencia de americanos en los escaños no fue irrelevante. Según los recuentos de Federico Suárez, que resultan ser los más completos de los hechos hasta ahora, estuvieron presentes en las sesiones 21 mexicanos, 14 peruanos, 7 neogranadinos, 4 argen-

tinos, 2 chilenos, 9 centroamericanos, 7 isleños y 3 filipinos. Un total de 67 representantes de América, frente a unos 200 peninsulares. Representación insuficiente por lo que se refiere a la proporción poblacional, pero tampoco nimia. Allí estaban personajes tan sobresalientes como el bonaerense López Lisperguer, el caraqueño Fermín de Clemente Francia, el chileno Fernández de Leyva, el panameño Ortiz Gálvez, los mexicanos José Eduardo Cárdenas, José María Couto, Cayetano Foncerrada, José Miguel Gordoa, Antonio Joaquín Pérez o José Ramos Arispe; los peruanos Tadeo Joaquín Gárate, Dionisio Inca Yupanqui, Vicente Morales Duárez, Blas Ostolaza (uno de los hombres que más habló y sobre todo gritó en las Cortes) o Mariano Rivero; los colombianos José Domingo Caicedo y José Mejía Lequerica; o los cubanos Andrés Jáuregui y Bernardo O'Gavan.

Pero las comunicaciones eran difíciles, y los diputados americanos estaban más cerca de la realidad española que de la suya propia. De los 67, 27 eran suplentes, es decir, a falta de otra posibilidad, fueron elegidos de entre la colonia americana residente entonces en Cádiz, o nativos del Nuevo Mundo que formaban parte de la administración española. No faltaron roces de intereses, sobre todo cuando se discutían cuestiones relativas a la libertad de comercio; pero el fallo estuvo, más que en la dificultad de llegar a acuerdos recíprocos, en la falta de contacto de los diputados criollos con lo que pudiéramos llamar sus bases.

Entre todos, discutieron y elaboraron una Constitución, en que el punto más debatido, curiosamente, no fue el correspondiente al principio de la soberanía nacional, a los derechos del monarca o al funcionamiento de las Cortes, sino el referente a la condición de ciudadanía que habría de concederse a «los españoles originarios de África», es decir, a los esclavos negros que trabajaban en las plantaciones indianas, cuya emancipación no convenía de modo alguno a los criollos. Al fin se llegó a un acuerdo de compromiso (emancipación progresiva, en varias generaciones), y entre todos los presentes elaboraron una Constitución en la que se definía a España como «la reunión de todos los españoles de ambos hemisferios». España, concebida por la filosofía de la soberanía del pueblo, no era ya un patrimonio regio, ni siquiera una realidad geográfica, sino una voluntad de ser. La Constitución de 1812 fue así, como las propias Cortes, la primera y única constitución hispanoamericana. Pero muchos de los pobladores del Nuevo Mundo no

aceptaron aquella propuesta (redactada en parte por americanos) y prefirieron vivir la historia por su cuenta. Si se aceptaba el principio de la «voluntad de ser», no había más remedio que respetar aquellas preferencias. Por su parte, Fernando VII, regresado al trono bajo un poder absoluto, tampoco pudo hacer nada, agobiado por una bancarrota sin precedentes, por evitar el hecho consumado.

Una comunión de más de 300 años se rompió por entonces, y con ella casi todos los trasiegos. No es del caso analizar aquí por qué a la ruptura entre las antiguas dependencias españolas de América y la metrópoli no siguió el paso dado por los países anglosajones, cuando, a los pocos años de la emancipación americana, el tráfico entre Gran Bretaña y los Estados Unidos había recobrado, como si tal cosa, las mismas cotas de la era colonial. Tampoco nos corresponde estudiar hasta qué punto los propios países anglosajones jugaron un papel importante en la falta de reanudación de contactos. El hecho es que las relaciones entre España y la mayor parte de los países que habían sido españoles se mantuvieron prácticamente rotas durante mucho tiempo, los intercambios se movieron a muy bajo nivel, y una reconciliación profunda no llegaría hasta 1892, cuando la celebración del Cuarto Centenario contó con la fortuna de que un historiador, Cánovas del Castillo, fuese presidente del gobierno español, y un novel poeta, Darío García Sarmiento (aún nadie sabía que se llamaría Rubén Darío y sería el cantor de la raza), fuese secretario de la Legación de Nicaragua.

De Cádiz a Jerez

Cádiz fue la ciudad que más tuvo que padecer las consecuencias del cierre de la frontera. Puerto dedicado exclusivamente al tráfico con América, su movimiento quedó casi totalmente paralizado, y sólo poco a poco la conservación de las Antillas sería una menguada compensación, sobre todo a partir de mediados del siglo XIX. Para comprenderlo, basten unas cifras. El valor de las exportaciones de Cádiz a América alcanzó en 1803, a pesar de las dificultades, un monto de 250 millones de reales; en 1815 sólo fueron 85, y en 1817, 49. Después de una breve fluctuación, en 1821 el valor de lo exportado volvió a ser de 47 millones, y en 1828, de sólo ocho. El comercio Cádiz-América se había reducido prácticamente a cero.

Un informe de la época cuenta que entre 1813 y 1824 quebraron 196 casas comerciales, incluyendo varias de las más importantes; «y las casas comerciales extranjeras establecidas aquí han quedado reducidas a la octava parte». Otro dato no menos impresionante es el de que, de 300 armadores de buques que existían en Cádiz a comienzos de siglo, en 1824 sólo restaban 20.

> El que desee otra prueba no menos convincente, que observe la monstruosa y repetida emigración hacia los pueblos del interior y hacia el extranjero de muchas familias que ocupaban el primer lugar en el comercio gaditano.

El documento, un informe oficioso encargado por las autoridades municipales hacia 1825, viene a demostrar lo que hasta ahora era una convicción bien fundada de los historiadores: la emigración masiva de la clase mercantil gaditana, tras la pérdida de América; la española al interior del país, la de origen extranjero, a sus primitivos lugares de procedencia. Otro documento anejo precisa un poco más el primer extremo cuando se duele de

> la desgracia de Cádiz, abandonada de miles de familias, que, no pudiendo subsistir allí por la obstrucción del comercio marítimo, se han trasladado a Sanlúcar, Puerto de Santa María, Jerez, y la mayor parte a Sevilla.

La población de Cádiz no sobrepasaba, a fines del primer tercio del siglo XIX, los 40.000 habitantes, es decir, muy poco más de la mitad —o realmente la mitad— de los que había tenido una generación antes. Un descenso tan vertiginoso de la población de una capital es absolutamente anómalo en la historia contemporánea de España. Cuando, después de larga ausencia, Alcalá Galiano regresó a su ciudad natal, no pudo menos de quedar tan sorprendido como entristecido.

> El autor del presente artículo se acuerda ahora de que vio a Cádiz en 1844, en días para él no felices, y que admiró con extremo dolor la decadencia de una ciudad antes tan floreciente...

La población de Cádiz —salvo la efímera peste de 1800— no fue víctima de una catástrofe demográfica de tipo vegetativo, sino de una masiva emigración, una especie de desbandada. Emigración que debe ser todavía más importante en lo cualitativo que en lo cuantitativo. Las familias que vivían del negocio y eran por tanto la base de la prosperidad gaditana se fueron en busca de horizontes más propicios. Y en una época en que no se daban facilidades para el comercio, y la inversión industrial, por una debilidad extrema de la demanda, resultaba ruinosa, el único refugio seguro era la propiedad de la tierra. De ahí el tan famoso «retroceso sobre la tierra» que vino a retrasar las estructuras económicas de España durante el siglo XIX. El fenómeno —aunque nos falta por completo un estudio en profundidad que nos permita compararlos— tal vez no sea muy disímil del propio del siglo XVII. La diferencia mayor estriba en que entonces parece haber jugado un papel importante la evolución de las mentalidades, sin que deje de haber también otros motivos más objetivos; mientras ahora parece pesar más la fuerza de las circunstancias, es decir, la necesidad; sin que, a su vez, deje de registrarse un cambio de mentalidades, seguramente más como consecuencia que como causa. El resultado, en todo caso, es el refugio en la propiedad.

Un punto de arribo importante, y muy cercano a Cádiz es Jerez, centro de la más rica comarca agraria de la campiña andaluza, y famoso entonces por la calidad de sus viñas. Ya algunos negociantes de Cádiz tenían intereses en Jerez, y el caso más conocido es el de los Domecq, que aparece ya por 1739. Pero no olvidemos que los miembros de esta familia figuran una y otra vez como «comerciantes de Cádiz», hasta a la hora de inventariar las bibliotecas, y que —detalle si se quiere curioso— un Pedro de Domecq, comerciante de Cádiz aparece en 1793 ofreciendo ayuda a la Convención revolucionaria francesa, según los estudios de L. M. Enciso. Lo mismo podría decirse de tantas familias de apellido extranjero, de función mercantil en Cádiz en el siglo XVIII y de función agrícola —vinícola— en Jerez o el Puerto de Santa María en el XIX.

Por desgracia, el número de trabajos de que disponemos para el Jerez del primer tercio del siglo XIX es muy escaso, y resulta difícil establecer datos comparativos, como los que don Caro Cancela ha aportado en abundancia para épocas posteriores. Un censo de 1825 da para Jerez un total de 3.211 casas, 10.114 vecinos y 31.241 almas: la pobla-

ción se engrandecía al mismo tiempo que decrecía la de Cádiz, ya que no en la misma medida. Observemos cómo la proporción vecinos-casa, casi de 3/1, es muy superior a la de los pueblos andaluces, y sólo comparable a la de Cádiz una generación antes: muestra de la aglomeración reciente de la población, en que los habitantes crecen más deprisa que los edificios. En la misma proporción crecen las viñas: si ya la cosecha de 1821 es, según un informe, «la mayor que se ha conocido», las cifras pronto iban a quedarse cortas. De acuerdo con los estudios de Caro Cancela, la superficie dedicada al viñedo casi se duplicó en el curso de una generación, en un proceso que se inició ya antes de las desamortizaciones, y que registra una pendiente de ascenso, por extraño que parezca, más fuerte en la primera mitad del siglo que en la segunda. Todo se explica si atendemos al giro de las clases bien situadas de Cádiz a Jerez, del comercio a la agricultura, a partir del hundimiento del comercio ultramarino.

Y no sólo hemos de tener en cuenta la cantidad, sino también la calidad. Una serie de familias, con capital suficiente para establecer modernas y bien cuidadas bodegas, cultas y dotadas de espíritu empresarial, educadas en las técnicas de la inversión y de la comercialización, se aplican a mejorar los métodos, industrializar las formas artesanales, curar mejor los caldos y buscar mercados exteriores, con los cuales poseen ya de antemano relaciones establecidas. Ya a mediados del siglo XIX los vinos de Jerez contaban entre los más famosos del mundo.

Incluso bastante antes, un informe jerezano de 1824, refiriéndose a la comarca, asegura que «su riqueza llama la atención, y hará decir a cualquiera que esta grande población, por la extensión de su término y lo feraz de su terruño, es la mejor, más rica y más principal en su especie que existe en el continente español». Todo cuando los informes municipales de la misma época dirigidos a Fernando VII pintaban un panorama desolador de campos incultos e industrias abandonadas.

Jerez presume de haber visto la fundación de la primera Caja de Ahorros de España, en 1829. La afirmación, según L. Palacios y M. Titos, no es exacta, por cuanto la institución creada por el conde de Villacruces era una Caja de Préstamos para proteger las inversiones y el intercambio. Para los efectos es lo mismo, o más expresivo aún, por cuanto revela una euforia inversora y un movimiento de capitales nada frecuentes por aquellas infelices fechas en el resto de España, y, por supuesto, impensables en el decadente Cádiz.

El espíritu de iniciativa de los jerezanos, o por decirlo más exactamente, porque otra cosa difícilmente hubiera tenido sentido, de las recién venidas, se muestra en el proyecto de construcción de un ferrocarril de Jerez al Puerto de Santa María, ya terminado en sus principales detalles técnicos en 1830, de acuerdo con los estudios recientes de R. Sánchez González. En un principio, como ya queda adelantado, se pensó en la canalización del Guadalete, tal vez como un lejano eco de la idea sevillana del siglo XVII. Pero una cosa era desviar el Guadalquivir al Guadalete, para aumentar el caudal de éste y hacerlo plenamente navegable hasta el Puerto, y otra asegurar la navegabilidad del Guadalete sin ayuda alguna. Ni el río tenía caudal suficiente, ni la geografía era demasiado propicia, ni el desnivel entre la ciudad y el río facilitaban la obra. Por todo ello, y ya a fines de los años 20, las noticias del éxito de Stephenson en Gran Bretaña vinieron a cambiar los planes.

Se constituyó una compañía al efecto, toda con capitales locales, y se formuló el proyecto del camino de hierro que, en ligera pendiente, iría de Jerez a El Portal y de allí al Puerto de Santa María. Los primeros planos, según J. J. Iglesias, datan ya de 1827, aunque fue en 1830 cuando se solicitó la autorización de Fernando VII, que la concedió gustosamente. De haberse llevado la obra a cabo en la fecha prevista, el ferrocarril Jerez-El Puerto hubiera sido el primero del continente europeo. Pero, aunque parece que comenzaron a allegarse materiales, surgieron dilaciones, y las guerras civiles de los años 30 retrasaron las obras. La línea no se inauguraría hasta 1853, siendo, de todas formas, la tercera que entraba en funcionamiento en España.

El sobrealzamiento de Jerez conllevó, efectivamente, el del Puerto de Santa María. El Puerto es la salida natural al mar de Jerez, y de aquí que la fortuna de los portuenses estuviera unida a la de los jerezanos: sobre todo desde el momento en que Jerez sustituye a Cádiz como foco principal de riqueza de la zona, aunque con un papel muy distinto. El Puerto, a la orilla del mar y en el cómodo estuario del Guadalete, recibe a comienzos del siglo XIX tanto de Cádiz, al que parcialmente sustituye, como de Jerez, al que sirve. Un escrito de 1825 expone con orgullo que esta buena posición «ha llamado el concurso de muchas cosas pudientes, así de Cádiz como de Jerez, para establecer grandiosas bodegas de vino y aguardiente para la exportación...» De Cádiz vienen los comerciantes expertos en estas lides; de Jerez, los ricos caldos. La pérdida de América supuso así, curiosamente, la ruina

de Cádiz en provecho no sólo de la interior Jerez, sino de otra ciudad de la bahía, que, por su proximidad y accesibilidad a ese *hinterland* interior (Cádiz se encuentra, por situación y dificultades de acceso, en incómodas condiciones para este papel), había en cierto modo de sustituirla.

El Puerto de Santa María había estado ensombrecido por Cádiz durante todo el siglo XVIII. No es que no hubiese progresado, como todos los pueblos de la bahía; pero Cádiz absorbía por lo menos el 90 por 100 del movimiento total de la zona. Hasta que, a consecuencia de hechos ocurridos a miles de kilómetros de distancia, los términos se invierten. Casi con secreta satisfacción lo advierte un testimonio portuense de la época: la población ha ido aumentando, dice, «y hoy día mucho más, por la decadencia del puerto de Cádiz...». Por desgracia, no contamos con datos seguros sobre la evolución de la demografía del Puerto a lo largo de toda la generación. J. J. Iglesias ha estudiado con excelente información la incidencia de la peste de fiebre amarilla de 1800, que se cebó con especial dureza en el Puerto de Santa María y Puerto Real; de aquí que no sepamos a ciencia cierta si lo que nos revelan las cifras posteriores es una recuperación o un incremento. El hecho es que si en 1802 el Puerto tenía 11.637 habitantes, en 1813 eran 17.584. Puede pensarse que una buena parte de esta sorprendente diferencia corresponde a gentes que de alguna manera «regresan»; pero también es indudable que, a la vista del autor del documento citado, la población está creciendo espectacularmente, a expensas de Cádiz. Por otra parte, carecemos de datos para la época más significativa, como puede ser la de 1825-1840.

El Puerto de Santa María no atrae mano de obra por su prosperidad agrícola, ni tampoco por su industria. El *Memorial Fernandino* nos habla de dos fábricas de estampados que quebraron precisamente como consecuencia de la falta de exportaciones ultramarinas; se conservan algunas de cueros y de sombreros, y una cerería. Por el contrario, el comercio y más concretamente, la actividad portuaria, da trabajo a «los dueños y tripulantes de Barcos, los Carpinteros de Ribera, los Calafates, los que cargan en los muelles, los encargados de los innúmeros almacenes...». Como que, según estima J. J. Iglesias, a principios del siglo XIX, el 48 por 100 de la población activa del Puerto de Santa María se dedicaba al sector servicios. Para la época, no es en absoluto una proporción normal.

Bodegas, almacenes y actividad portuaria. Y numerosas casas comerciales, aunque el autor del *memorial* no nos dice cuántas. Sí se enorgullece de que estas empresas de exportación de vinos «se han aumentado en forma tan considerable con sólo este tráfico, que tan grande quizá no se verá en otro puerto de la Península». Si se refiere a la actividad portuaria en general, la afirmación es exagerada, sin lugar a dudas; si está pensando, como parece, en la exportación vinatera, tiene toda la razón del mundo. Hasta tal punto habían variado las cosas en unos años.

¿Otra vez el Guadalquivir?

Lo que no hizo el ferrocarril pudo hacerlo el río. Si el Guadalete no llegó a ser la arteria Jerez-El Puerto, tal como se había pensado, el Guadalquivir vivió una intensa revalorización después de la emancipación de América, y hasta cierto punto, como consecuencia de ella. Ya a fines del siglo XVIII, y por obra de un ingeniero italiano, Scipione Perosini, comenzaron las tareas de dragado y acondicionamiento del histórico río. Pero la labor principal corrió a cargo de la Real Compañía del Guadalquivir, establecida en 1815, y que, como todas las obras de Fernando VII, goza de una especial mala fama historiográfica, que convendría reparar mediante un estudio serio.

Fue la Compañía la que cambió las condiciones de navegación del río, mediante dragados que realizó el *pontón de limpia*, «puesto en movimiento por una poderosa máquina de fuego», esto es, de vapor. Más importancia tuvo aún la rectificación del cauce mediante *cortas* que suprimieron los principales *tornos* o meandros del río. La más importante de ellas fue la que separó la Isla Menor de la llamada hoy Isla Mínima mediante el Canal Fernandino, que salvó el más peligroso y molesto de todos los meandros, o como dice el informe de la Compañía que estamos utilizando, «ha ahorrado tres leguas de tornos peligrosos, reduciéndolo a un cuarto de legua sin riesgo». Al mismo tiempo, el taponamiento del brazo del Rosario aumentó el caudal del cauce principal, con la consiguiente ventaja para los barcos. Y la Compañía hizo construir un muelle de transbordo en Bonanza, y se embarcó en proyectos utópicos, como la construcción de un gigantesco canal, paralelo al río, que permitiese navegar hasta Córdoba: extremos todos

de indudable interés, pero de los que no nos corresponde ocuparnos aquí.

Sí tiene importancia a nuestro objeto el que probablemente es el logro más importante de la Compañía: la construcción de barcos de vapor y su servicio regular entre Sevilla y Sanlúcar. El barco de vapor venía a obviar las seculares dificultades que habían obstaculizado el tráfico por el río. No dependía de los vientos, y, lo que era más importante, lo mismo resultaba para él navegar en línea recta que describiendo curvas: al fin, los meandros y barras no eran mayor inconveniente. El primer barco, el *Real Fernando*, construido en Sevilla con maquinaria importada de Inglaterra, fue botado al agua en una fecha tan temprana como 1816, muy poco después de los experimentos realizados en el Hudson, el Clyde o el Escalda. La Compañía, a juzgar por la documentación disponible, estaba bien informada sobre estos primeros precedentes, y construyó el mejor tipo de barco que las circunstancias del Guadalquivir demandaban.

El *Real Fernando* era un barco de fondo casi chato, para adaptarse a los calados a veces escasos del río, pero con buenas líneas de agua, que le permitían una velocidad similar a los del Clyde, y medía 28 varas de largo, 8 1/4 de ancho y 9 palmos de alto. La caldera de vapor movía dos ruedas de cinco paletas, y otra novedad que los sevillanos admiraron era la alta chimenea, que despedía una negra columna de humo. Estaba dotado de cámaras a proa y popa, de techo tan alto «que un hombre de mayor altura, puesto el sombrero, pueda andar por ella sin inclinarse». Estas cámaras tenían un total de 40 asientos, y había, además, las correspondientes bodegas de carga para mercancías.

El éxito del *Real Fernando* fue tal, que pronto se construyó un segundo vapor, el *Hernán Cortés*, todavía más espacioso. Al poco tiempo, se estableció una segunda compañía, que no tardó en disponer de dos vapores más: la competencia abarató los precios del transporte, que descendieron a la mitad y en algunos casos a la cuarta parte, sin que esa competencia arruinase a ninguna de las compañías, porque ambas podían competir a su vez con enorme ventaja con los transportes terrestres, unas ocho veces más caros. El precio de los portes de mercancías (cuatro reales la arroba, para un trayecto de 100 kilómetros) era todo un milagro para aquellos tiempos. He aquí que, cuando menos se pensaba, Sevilla se había convertido de nuevo en un importante puerto fluvial.

Cierto que el barco de vapor tenía, en España como en todas partes, una grave limitación: necesitaba aguas tranquilas, y de ahí su empleo casi exclusivamente fluvial durante su primera generación. Los ingenieros de la Compañía del Guadalquivir calculaban con cierto optimismo que sus barcos podían sortear los temporales navegando proa al viento; pero tenían que reconocer que incurrían en el riesgo de zozobrar si éste soplaba de costado. El barco de vapor abrió un camino barato, el de Sevilla al mar, pero podía enlazar con otro camino barato, al del mar abierto. De aquí que sus posibilidades, a pesar de todo, fueran valoradas como un buen logro. Sin embargo, no fueron Bonanza, ni Sanlúcar los puntos de enlace, sino, de acuerdo con todas las noticias que poseemos, el Puerto de Santa María, mejor acondicionado, y el más importante de la zona en aquellos momentos. Las mercancías podían ser transportadas a través de una corta travesía por mar, o bien incluso por tierra. El propio memorial sanluqueño a que antes nos referíamos destaca

> el crecido número de carruajes que se emplean en esta ciudad para transitar a los pueblos inmediatos, en particular a Sanlúcar de Barrameda, a donde el Barco de Vapor ha conducido a todos los viajantes que antes emprendían su marcha a Sevilla y poblaciones internas por Xerez...

De una forma u otra, el puerto sevillano se había revalorizado inesperadamente, y no debe extrañarnos que una parte de la burguesía mercantil emigrada de Cádiz —«la mayoría», dice uno de los documentos citados más arriba— se haya establecido en Sevilla y no en Jerez. Si los portes bajaban a un precio inferior o incluso similar al que exigía el trayecto Jerez-Sanlúcar, Sevilla, rodeada de una fértil campiña, mejor comunicada en todas direcciones, ciudad de las más importantes del reino, y dotada de varios kilómetros de línea de atraque, reunía ventajas incuestionables. Así, el ayuntamiento sevillano se felicitaba en 1824 de

> la elección que últimamente han hecho los negociantes de Cádiz en la imposibilidad en que se miran para dirigir sus expediciones a las Américas. Sevilla es el punto que han elegido las principales casas, no sólo de las matriculadas en el comercio de Cádiz, sino de las que

> huyendo de la revolución de las Américas han trasladado sus fondos a la Península; y Sevilla es hoy día, si no la primera, una de las más principales ciudades mercantiles de España.

El texto es de un valor inestimable: por un lado nos confirma la idea, ya conocida a través de fuentes gaditanas, de la emigración de gran parte de la burguesía comercial de la Bahía al Guadalquivir; Sevilla, después de un siglo de inferioridad, se había tomado la revancha, aunque las condiciones generales no eran buenas. Por cierto que está aún sin estudiar la cuantía de este éxodo —sin duda más cualitativo que cuantitativo, pero a todas luces relevante—, mediante el estudio de familias y sucesiones. Pero el resultado fue que Sevilla, que durante un siglo había sido una ciudad un tanto más industrial que comercial, estaba a punto de recobrar, siquiera a un nivel más modesto, su cualidad de antaño. Y por otro lado —¡quizá más interesante todavía!— nos viene a corroborar una feliz intuición formulada hace ya muchos años por Vicéns Vives, pero hasta ahora nunca constatada con pruebas expresas: la repatriación de capitales tras la emancipación de América, traídos por los numerosos agentes peninsulares establecidos en la otra orilla. Esta repatriación se produjo, en efecto, y parte de estos capitales vinieron a establecerse en Sevilla: he aquí un segundo e inexcusable campo de estudio.

Así fue como Cádiz se despobló de hombres y dinero en beneficio de Jerez, ciudad agrícola, y de Sevilla, ciudad neocomercial, que creyó por un tiempo poder recuperar una parte de su antiguo papel histórico. Pero el señuelo producido por la reactivación de la circulación fluvial fue en parte falso. La coyuntura manda siempre, por facilidades que tiendan las circunstancias. El tráfico transatlántico estaba interrumpido, y ninguna innovación técnica ni de otra clase podía ya reactivarlo: aparte de que, en caso de posibilidad de reactivación, ya se pintaba Cádiz como nadie: y el tráfico peninsular de cabotaje se había reducido a extremos ridículos ante el aparatoso proceso deflacionario y la bajísima capacidad de demanda de unos españoles que se habían quedado sin metal acuñable. Ni se podía esperar gran cosa del internacional, reducido, en plena fase B de la Restauración, a los bajísimos extremos que ha cuantificado J. Fontana. Era extraordinariamente fácil y barato llevar artículos de Sevilla al mar: pero una vez allí no había forma posible de reexpedirlos en cualquier dirección.

Por eso Sevilla no tardó en seguir la misma suerte que Jerez. El comerciante, tras otear el sombrío horizonte de una época sin demanda, utilizó los recursos que aún le restaban para convertirse en propietario. El proceso se operó con frecuencia en el curso de una sola generación. El informe a que hace un momento nos referíamos resalta al mismo tiempo la riqueza de la campiña sevillana y la apetencia que por ella siente muy pronto el comerciante recién venido de Cádiz. Esta riqueza

> llama su atención, y le excita, principiando por un jardín doméstico, a comprar y hacer una huerta; de aquí pasa a plantar un olivar, y poco a poco mira establecida y afianzada la suerte de sus hijos y sucesores, durmiendo tranquilo, sin temor a los temporales ni miedo a los piratas.

El texto, sin pretenderlo sin duda, es una impresionante demostración del giro de las mentalidades que se experimentó en toda Andalucía occidental a raíz del cierre de la frontera americana. El redactor, que canta el espíritu emprendedor del comerciante, no se da cuenta de que éste es incompatible con su nueva condición de propietario. Hasta participa de su misma mentalidad, cuando siente que la renta es más apetecible que el riesgo, y se alegra de que el antiguo comerciante podrá al fin «dormir tranquilo», y asegurar el porvenir sustituyendo las viejas y productivas, pero siempre arriesgadas aventuras, por el disfrute no multiplicado, pero cómodo, del bien inalterable y transmisible a «sus hijos y sucesores». Es, una vez más, el «retroceso sobre la tierra», el prestigio social que confiere la propiedad —ahora no de señores, sino de «señoritos»—, la preferencia de la renta a la iniciativa, la garantía de una dorada mediocridad que priva sobre la idea del esfuerzo y el ingenio.

Ambos «retrocesos sobre la tierra», el del siglo XVII y el del siglo XIX, con todas las enormes diferencias que los separan de circunstancia y operatividad histórica, guardan, con todo, sus similitudes, y coinciden con sendas pérdidas de América, la primera por lasitud en el tráfico en una coyuntura económica depresiva, la segunda por la emancipación del Nuevo Continente, que no se supo suplir con ninguna otra cosa. La vocación americanista de Sevilla y de Cádiz tuvo estas servidumbres, hoy, afortunadamente, en trance de superación.

APÉNDICES

BIBLIOGRAFÍA

Una obra fundamental sobre buena parte del tema que se ha desarrollado en este libro, pero sólo utilizable por un lector especializado es la de P. y H. Chaunu, *Séville et l'Atlantique,* París, 12 vols., 1955-1960. En ella pueden encontrarse todos los datos precisos sobre el tráfico entre la ciudad y América desde comienzos del siglo XVI hasta el último tercio del XVII. Un resumen del cual se esperaba mucho, y que, sin embargo, no se ha difundido lo suficiente, tal vez por su excesiva carga técnica es el hecho por el propio P. Chaunu, *Sevilla y América,* Sevilla, 1983.

Una obra clásica, primeriza entre las de su autor, tal vez con algunas ingenuidades hace mucho tiempo superadas por su propia obra es la de A. Domínguez Ortiz, *Orto y Ocaso de Sevilla,* Sevilla, 1946, centrada en gran parte sobre el tema de la prosperidad de la ciudad gracias al tráfico con América.

La obra de S. Montoto, *Sevilla en el Imperio,* Sevilla, 1951, aunque adolece de los defectos «eruditos» de otros libros «clásicos» sobre el tema, proporciona datos bien documentados sobre la vida y la riqueza de la ciudad. Más modernos, y por tanto más utilizables de acuerdo con los actuales criterios, son la excelente monografía de F. Morales Padrón, «La Ciudad del Quinientos», Sevilla, 1986, tomo III de la *Historia de Sevilla* dirigida por él mismo, y la breve pero jugosa síntesis de R. Sánchez Montero, *la Sevilla Imperial,* Sevilla, 1987, que forma parte de otra colección paralela.

Sobre Sevilla y la época colombina son especialmente recomendables: J. Manzano Manzano, *Cristóbal Colón, siete años decisivos de su vida, 1485-1492,* Madrid, 1964, obra siempre original y llena de sugestivas teorías; F. Pérez Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas,* Sevilla, 1968; R. Serrera Contreras, «El golfo de Cádiz como espacio geográfico para el descubrimiento del Nuevo Mundo», en *III Jornadas de Historia de Cádiz,* Cádiz, 1984, 178-193; B. Morell Peguero, *Mercaderes*

y artesanos en la Sevilla del descubrimiento, Sevilla, 1986: obra útil también para el desenvolvimiento de la burguesía sevillana de producción.

La Casa de Contratación y sus instituciones anejas aparecen excelentemente descritas por C. H. Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo,* México, 1939; más que el tráfico en sí, como pudiera dar a entender el título, se estudia preferentemente su organización. Aunque antigua, está bien documentada la obra de M. Danvila, *Significación que tuvieron en el gobierno de las Indias la Casa de Contratación de Sevilla y el Consejo de Indias,* Madrid, 1892. Valen la pena para ver aspectos monográficos: J. Pulido Rubio, *El Piloto Mayor de la Casa de Contratación,* Sevilla, 1950; M. de la Fuente y Olea, *Los trabajos geográficos de la Casa de Contratación,* Sevilla, 1900; G. Céspedes del Castillo, «La Avería en el comercio de Indias», en *Estudios Americanos,* II, 1945, 515, 550; P. E. Pérez Mallaina Bueno, *Sevilla, centro de la Náutica española en la Carrera de Indias,* Sevilla, 1983; P. Collado Villalta, *El Consulado de Sevilla en la Carrera de Indias, 1591-1608,* Sevilla, 1983.

Para la vida mercantil de la ciudad, aparte de las obras dedicadas expresamente al tráfico y la ya citada de B. Morell, S. Montoto, *El Arenal de Sevilla en la Historia y en la Literatura,* Sevilla, 1934, útil sobre todo para notas de ambiente. L. Navarro García, «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI» separata de la *Revista de América,* n. 67-68, Sevilla, 1969; R. Pike, *Aristocrats and Traders, Sevillian Society in the sixteenth Century,* Cornell University Press, 1972, (traducido al español como *Nobles y Mercaderes en la Sevilla del siglo XVI,* Barcelona, 1978). Es un estudio muy incompleto, pero de los pocos que se han realizado sobre el tema.

Acerca del tráfico Sevilla-América, se hace indispensable recordar otra vez la obra monumental, ya citada de P. Chaunu. Muy clásica y que, aunque discutida, se mantiene en pie, y por lo que se refiere al aflujo metálico no ha sido superada, es la de E. H. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain,* Harvard, 1934. El trabajo de E. Sayous, «Les début du commerce d'Espagne avec l'Amerique», en *Révue Historique,* CLXXIV, sept-oct. 1934, es un breve pero enjundioso estudio sobre los primeros años. Un resumen puesto al día puede encontrarse en A. García-Baquero González, «El impacto americano», en la *Historia de Andalucía,* dirigida por A. Domínguez Ortiz, tomo IV, Barcelona, 1986, 317-364. Sigue la versión que en el texto denominamos «pesimista», aun con algunas concesiones. La amplia tesis de E. Lorenzo Sanz, *El comercio de España con América en tiempos de Felipe II,* Valladolid, 2 vols., 1979-1980, es uno de los pocos análisis cuantitativos recientes de que disponemos. Un tanto polémico, por afán antitópico, contiene aportaciones de indudable valor.

Para el tráfico de materias primas —preponderante en la primera mitad del XVI— es sugestivo el breve trabajo de L. García Fuentes, *El viñedo y el olivar*

sevillanos y las exportaciones agrarias a Indias en el siglo XVI, Sevilla, 1981; y para la de productos manufacturados, prevalente en la segunda etapa, el también breve de M. Moret, *Aspects de la société marchande de Séville au début du XVII^e siècle*, París, 1967, con un excelente prólogo de P. Chaunu. A pesar del título, es más interesante para el funcionamiento del tráfico que para la sociedad.

Para la proyección de Sevilla a América es importante el trabajo de A. Muro Orejón, *El Ayuntamiento de Sevilla, modelo de municipios sevillanos*, Sevilla, 1960; el de E. Gómez Piñol, «Las Artes Plásticas en América», en el tomo XI de la *Historia General de España y América*, Madrid, 1983, 347-444; el de J. Bernales Ballesteros, «El urbanismo sevillano en los siglos XVI y XVII y su proyección en Indias», en *Historia del Urbanismo sevillano*, publicada por la Real Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría, separata, Sevilla, 1972; *Andalucía y Sevilla en la emigración española a Indias durante el siglo XVI*, de J. A. Calderón Quijano, Sevilla, 1981; del mismo autor, *Toponimia española en el Nuevo Mundo*, Sevilla, 1988. Aportaciones parciales, algunas de gran importancia, se encuentran en la colección *Jornadas de Andalucía y América, celebradas en la Universidad Hispanoamericana de La Rábida*, y publicadas en Sevilla, 1981-1988. La introducción del volumen dedicado al Arte en la serie de 1981, por D. Angulo, «Repercusiones andaluzas en el arte hispanoamericano», es un resumen de extraordinaria calidad.

Sobre el siglo XVII en general, es un buen resumen la obra de A. Domínguez Ortiz, «La ciudad del siglo XVII», tomo IV de la *Historia de Sevilla*, dirigida por F. Morales; aun con la inevitable sobrecarga del tema social, hay una segunda edición, Sevilla, 1991. Para la época final del XVII, a donde no llegan los trabajos sobre el tráfico de Hamilton y Chaunu, es una buena aportación la obra de L. García Fuentes, *El comercio español con América*, Sevilla, 1980; aunque se le han discutido algunos enfoques, es obra bien trabajada sobre material inédito. Sobre la crisis de la navegación, M. Babio Walls, *El Real Colegio Seminario de San Telmo, bosquejo de su fundación*, Sevilla, 1981. Y la obra clásica de A. Girard, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*, París, 1934: muy enriquecedora y no limitada sólo a este período histórico.

Para Cádiz: Un resumen moderno de la historia de la ciudad y sus actividades lleva el simple título: *Cádiz;* interesan los tomos III y IV, realizados por M. Bustos y M. J. de la Cuadra, Cádiz, 1985. Para los primeros tiempos del tráfico, J. Sánchez Herrero, *Cádiz, la ciudad medieval y cristiana (1260-1525)*, Córdoba, 1981. El período 1717-1778 (hasta el Decreto de Libre Comercio), por lo que se refiere al tráfico, su organización y funcionamiento, cuenta con el libro fundamental de A. García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico*, Sevilla, 1976, que es, en cierto modo, la continuación gaditana de la obra de Chaunu. Falta un estudio completo del período siguiente y más intenso (el del

comercio libre), que sólo en parte puede ser complementado por la obra del mismo autor *Tráfico colonial y guerras revolucionarias,* Sevilla, 1972. Algunas obras de autores locales, como M. de Retegui y Bensusan, *Cádiz en el siglo XVIII* y *Cádiz en el comercio de Indias,* publicadas en Cádiz en 1951 y 1957, respectivamente, contienen aportaciones muy apreciables.

Para el hecho que decidió la suerte de la ciudad, aparte del trabajo de L. Navarro que se menciona líneas más abajo, véanse el artículo de V. Fernández Cano «Disputas por la sede de la Casa de Contratación», en *Anuario de Estudios Americanos,* XII; Sevilla, 1969, 357-383.

Toda la primera parte de *La Burguesía mercantil gaditana,* Cádiz, 1976, colección de ponencias presentadas en el XXXI Congreso luso-español para el Progreso de las Ciencias, Cádiz, 1976 (la segunda parte se refiere al siglo XIX), contiene trabajos útiles a nuestro objeto, como: A. Domínguez Ortiz, «La burguesía gaditana y el comercio de Indias desde mediados del siglo XVII hasta el traslado de la Casa de Contratación», *loc. cit.,* 3-11; J. L. Comellas García-Llera, «Dinámica y mentalidad de la burquesía gaditana en el siglo XVIII», 13-40; L. Navarro García, «La Casa de Contratación en Cádiz», 41-82. Véanse también J. Ruiz Rivera, «El Consulado de Cádiz, Matrícula de comerciantes, 1730-1823»; o J. Gil-Bermejo García y P. E. Pérez Mallaina, «Los andaluces en la navegación transatlántica: la vida y la muerte en la Carrera de Indias a comienzos del siglo XVIII», en *Jornadas de Andalucía y América,* XVI, 1983. Sobre la proyección religiosa, P. Antón Solé, *La huella religiosa de Cádiz en América,* Cádiz, 1975.

La época de oro gaditana queda brevemente reflejada en el libro de P. Antón Solé, *El Cádiz del conde O'Reilly,* Cádiz, 1976. Aunque se refiere a una época posterior, puede ser útil el de R. Solís, *El Cádiz de las Cortes,* Madrid, 1967.

La Sevilla del siglo XVIII queda reflejada con buena documentación en la obra de F. Aguilar Piñal, «Historia de Sevilla, siglo XVIII», tomo V de la *Historia de Sevilla,* dirigida por F. Morales, Sevilla, 1982; sirve incluso la del mismo autor *Miscelánea de temas sevillanos,* Sevilla 1972, referida casi siempre al XVIII.

Hay poco sobre las consecuencias en Sevilla y Cádiz del «cierre de la frontera». Véanse J. L. Comellas, «Andalucía Occidental en los informes de 1824», en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía,* Córdoba, 1979, I, 39-48; R. Sánchez Montero, «Las consecuencias políticas de la Emancipación en Andalucía», en *Jornadas de Andalucía y América,* XIX, Sevilla, 1986; J. L. Comellas, «Consecuencias económicas de la pérdida de América», en *Andalucía y América,* VI Jornadas de Estudios Andaluces, Instituto de Desarrollo Regional, Sevilla, 1984, 21-39; y A. M. Bernal y A. García-Baquero, «Las relaciones económicas entre Andalucía y América, ¿un modelo a seguir?», *ibid.,* 51-75.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

Acosta, José, 144.
Aguado, Juan de, 42.
Águila (conde), 275.
Aguilar Piñal, Francisco, 147, 272, 273, 276, 277, 278.
Aguirre (familia), 254.
Aguirreberre (familia), 254.
Ailly, Pedro de, 43.
Albisúa (familia), 124.
Albizzi (familia), 120.
Alburquerque, Pedro de, 122.
Alcalá Galiano, Antonio, 249, 253, 263, 268, 299, 300, 302, 308, 312.
Alcalá Galiano, Dionisio, 299.
Alcalá-Zamora, J., 265, 266, 289, 293, 303, 305.
Alemán, Mateo, 92, 97, 104, 149.
Alfonso X, el Sabio, 15, 113.
Alonso Niño, Pero, 173.
Alsasua (familia), 254.
Alván, Pedro Guillermo, 268.
Alvarado, Francisco, 274.
Álvarez de Soria, Alonso, 134.
Álvarez de Villasandino, Alfonso, 80.
Álvarez Chanca (doctor), 95.
Álvarez Mendizábal, Juan, 245.
Álvarez Pantoja, María José, 278.
Andrade, Juan de, 302.
Anglería, Pedro Mártir de, 148, 150.
Angulo, Diego, 145.
Antón Solé, Pablo, 256.
Arciniegas, G., 228.
Arcos (conde), 14.
Areizaga (familia), 254.
Argote de Molina, J., 150.
Arias Montano, Benito, 85, 113.
Ariño, Francisco, 65, 108.
Arriaga (familia), 121, 254.
Astudillo (familia), 123.
Atahualpa, 148, 166.
Austrias (dinastía), 187, 189, 202, 214, 228, 231.
Ayala (canciller), 115.
Azla, Juan de, 121.
Azpilicueta, Martín de, 141, 205.
Babío Walls, A., 99.
Baena, Gonzalo de, 123.
Balbani (familia), 120.
Ballesteros (familia), 123.
Bande, Enrique, 267.
Bande, Esteban, 267.
Barea, J.K., 231.
Barreiro, Antonio, 250.
Barrera, Alonso de la, 121.
Barrientos, Manuel, 227.
Barrionuevo, G., 217, 236.
Bastidas, Rodrigo de, 44, 139, 142-143.
Bazán, Álvaro de, marqués de Santa Cruz, 116-117.
Belda, José, 309.
Belmonte, Luis de, 149.
Berardi (familia), 36.
Berazdi, Juanoto, 36, 42.
Bermúdez Plata, G., 138.
Bernabé de Trías, Mariano, 268.
Bernal, Antón, 123.
Bernal, Antonio Miguel, 199, 200, 271.

Bernáldez, Andrés, 35, 36, 43, 95, 113, 201.
Bernales, Jorge, 145.
Bethencourt, Juan de, 25.
Bethencourt, Maciot de, 25.
Blanco-White, José María, 255, 275.
Bobadilla, Francisco de, 45.
Bodino, Jean, 139.
Bohl de Faber (familia), 303.
Bolívar (familia), 294.
Bololuque, Roque, 30.
Bonaparte, José, 281.
Bonet Correa, Antonio, 142.
Bonifaz (almirante), 15.
Borbones (dinastía), 53, 281, 286, 287.
Bordick, Diego, 279.
Borrego, M., 230.
Borrego Pla, Carmen, 64, 218, 287.
Bourgoing (embajador), 257, 259, 260, 271, 300.
Boyd-Bowman, Peter, 82.
Boyl, fray Bernat, 40, 42.
Braudel, Fernand, 90.
Briviesca, Jimeno de, 58.
Bucarelli (familia), 217.
Burgos, Alonso de, 123, 126.
Burgos, Andrés de, 147.
Burgos, Francisco de, 123.
Bustos Rodríguez, Manuel, 31, 71.
Cabeza de Vaca, Álvar Núñez, 148.
Caboto, Sebastián, 61.
Cabrera de Córdoba, Luis, 108.
Cádiz (marqués), 14, 115, 116.
Caicedo, José Domingo, 310.
Calderón Quijano, José Antonio, 138, 152.
Campaña, Pedro de, 30.
Campo, Gonzalo del, 143.
Cánovas del Castillo, Antonio, 298, 311.
Carande, Ramón, 122, 169, 207, 216.
Cárdenas, José Eduardo, 310.
Carlos I, 33, 55, 68, 114, 123, 125, 168, 189, 198, 200.
Carlos II, 225, 236.
Carlos III, 280, 287.
Carlos IV, 274, 306.
Carmona, Juan Ignacio, 200, 213.
Caro, Rodrigo, 65, 81, 90.
Caro Baroja, Julio, 254.
Caro Cancela, Diego, 313, 314.
Carrión (familia), 121.
Casas, Bartolomé de Las, 36, 38, 39, 82, 83, 140, 173.
Casas, Pedro de Las, 140, 141.
Castañeda, Francisco de, 191.
Castañeda, Juan de, 150.
Castañeda, Paulino, 143.
Castelar, Emilio, 249.
Castellano de Espinosa, Juan, 122.
Castellanos, Juan, 148, 149.
Castellón, Alonso, 130.
Castro (familia), 123.
Castro, Adolfo de, 242, 252.
Cavalleri Pazos (familia), 303.
Centeno, Roque, 240.
Centurione (familia), 26, 36, 121.
Cervantes, Miguel de, 80, 85, 86, 94, 102, 129, 133, 139, 219.
Céspedes del Castillo, Guillermo, 228.
Cetina, Gutierre de, 149.
Cieza de León, Pedro, 148, 165.
Cisneros, Francisco, de, 43, 77, 95.
Clemente Francia, Fermín de, 310.
Colaert (familia), 255.
Colbert, Jean-Baptiste, 242.
Cólon, Cristóbal, 15, 23, 25, 26, 30, 33, 36-50, 59, 62, 67, 82, 99, 101, 113, 115, 116, 140, 141, 149, 152, 170, 171, 175, 178, 181, 186, 201.
Colón, Diego, (hermano de Cristóbal), 47.
Cólon, Diego (hijo de Cristóbal), 36, 47, 48, 145, 152.
Cólon, Hernando, 46, 48, 91, 179, 200.
Cólon, Luis, 48.
Colonia, Pablo de, 147.
Collado, Pedro, 253, 256, 257.
Collantes de Terán, Antonio, 23, 82, 90.
Concepción, fray Gerónimo de la, 55, 242, 244, 251, 253, 254, 298.
Condorcet (marqués), 294.
Conique (familia), 256.
Conte, Augusto (diplomático), 255.
Córdoba, Juan de, 123.
Córdova, Luis de, 240.
Coricancha, 166.
Corona (familia), 123.
Cortés, Hernán, 95, 139, 148, 170, 176.
Cortés, Martín, 13, 63.
Coruña, (conde), 139.

Corzana (vizconde), 98.
Cosa, Juan de la, 41, 44, 62.
Couto, José María, 310.
Cromberger (familia), 147, 148, 149.
Cromberger, Juan, 148.
Cruzado de la Cruz, Juan, 61.
Cuelbis, Diego, 203.
Cuenca Toribio, José Manuel, 133.
Cuera, Juan de la, 149.
Cuevas (familia), 121.
Curiel (familia), 121.
Chaunu, Pierre, 28, 52, 56, 60, 82, 159, 165, 169, 177, 181, 183, 190, 196, 197, 198, 221, 226, 229.
Chaves, Alonso de, 61.
Chaves, Jerónimo, de, 61.
Chiara (familia), 67.
Chistianin, Carlos, 257.
Dalrymple (mayor), 258.
Darío, Rubén, 311.
Defoe, Daniel, 165.
Delgado Ribas, J.M., 292.
Díaz del Castillo, Bernal, 139, 170.
Díaz de Solís, Juan, 44, 61.
Díaz Trechuelo, Lourdes, 267.
Di Negro (familia), 26, 36, 67.
Domecq (familia), 303, 313.
Domecq, Pedro, 313.
Domínguez Guzmán, Aurora, 147.
Domínguez Ortiz, Antonio, 16, 30, 51, 68, 70, 71, 82, 85, 88, 90, 106, 107, 109, 110, 117, 119, 120, 127, 129, 132, 167, 199, 202, 205, 213, 219, 220, 221, 228, 242, 255, 269, 272, 277.
Doria (familia), 67.
D'Ors, Eugenio, 214.
Drain, Michel, 200.
Drake, Francis, 72, 191.
Duarte, Francisco, 107, 161.
Durazzo (familia), 255-256.
Echave Rioja (pintor), 146.
Echevarri (familia), 124.
Elcano, Juan Sebastián, 78, 95.
Elliot, John H., 83.
Enciso, Luis Miguel, 313.
Enrique III, rey de Castilla, 25.
Enríquez (virrey), 191.
Ensenada (marqués), 264, 266, 281.
Escalante (familia), 123.
Escalante de Mendoza, 150.
Escamilla (rufián), 134.
Espartero, Joaquín Baldomero Fernández, 27.
Espinosa (familia), 122, 128, 161, 193.
Espinosa, Melchor de, 121.
Espinosa, Pedro de, 121.
Esquilache, Leopoldo de Gregorio, (marqués), 273, 279, 287.
Esquivel, Juan de, 40, 44, 151-152.
Essex (conde), 72.
Estopiñán, Pedro de, 33.
Estrada, 273.
Everaert, J., 242.
Falero, Francisco, 148.
Fancelli, D., 30.
Felipe II, 94, 105, 116, 122, 147, 160, 178, 182, 189, 190, 196, 197, 198, 206.
Felipe III, 88, 147, 196, 228.
Felipe IV, 134, 189, 228.
Felipe V, 244, 272, 281.
Fernández, Alejo, 30-31, 59.
Fernández Cano, Víctor, 32, 244.
Fernández de Enciso, Martín, 62, 95, 148.
Fernández de Leyva (diplomático), 310.
Fernández de Oviedo, Gonzalo, 35, 95, 148, 150.
Fernández Solano, Antonio, 302.
Fernando III, 113, 114.
Fernando VII, 278, 282, 311, 314, 315, 317.
Fernando el Católico, 46, 61, 116.
Firmo (familia), 67.
Fisher, John, 273.
Flórez (botánico), 302.
Foncerrada, Cayetano, 310.
Fondesvielas (gobernador), 300, 301.
Fonseca, Alonso de, 39, 41, 43, 45, 68.
Fontana, J., 320.
Francesquín, Cristóbal, 121.
Franco (doctor), 102.
Franco, Francisco (botánico), 150.
Freire, Simón, 140.
Függer (familia), 120.
Furet, F., 300.
Gahn, Jacobo, 257.
Gaitán de Torres, 243.
Galilei, Galileo, 62.

Gárate, Tadeo Joaquín, 310.
Garay (familia), 254.
García, Carlos, 134.
García-Baquero, Antonio, 70, 265, 266, 268, 269, 270, 271, 282, 285, 288, 289, 291, 303, 307.
García Fuentes, Lutgardo, 200, 225, 230, 231, 235.
García-Gallo, Alfonso, 175.
Garcilaso el Inca, 95, 141, 205.
Gayón (rufián), 134.
Genís, Gonzalo (rufián), 134.
Gil, Manuel, 270.
Gil-Bermejo, Juana, 58, 150.
Gil Fernández, Juan, 43.
Giménez Fernández, Manuel, 44.
Girard, D., 70.
Godoy, Manuel, 307.
Goggin, John, 146.
Golgner, Thomas, 147.
Góngora, Luis de, 29, 81.
Góngora, Mario, 138.
González, Julio, 114.
González, Tomás, 84, 89.
González Bravo, Luis, 249.
González Dávila, Gil, 220.
González Enciso, Agustín, 273.
González Gómez, Juan M., 147.
González Jiménez, Manuel, 200.
Gordoa, José Miguel, 310.
Gorricio, fray Gaspar, 47.
Gresham, Thomas, 141.
Grimaldi (familia), 121.
Guerra, Cristóbal, 44.
Guzuceta (familia), 254.
Gutiérrez (familia), 123.
Guzmán (linaje), 36, 116, 117.
Haebler, 199.
Hamilton, Earl, 94, 169, 171, 226.
Haring, C.H., 59, 61.
Harriot, Thomas, 62.
Hawkins, John (corsario), 191.
Haydn, Joseph, 301.
Herbst, Magno, 147.
Heredia, Antonia, 217, 243, 244.
Hernández de Andrades, Diego, 130.
Hernández Palomo, José, 144.
Heros, Antonio de los, 255, 261, 292, 298, 299, 300.
Herrera, Fernando de, 81.
Herrera, Juan de, 105.
Hojeda, fray Diego de, 149.
Holten, Arnold von, 224.
Horozco, Agustín de, 32.
Hurtado de Mendoza, Diego, 46.
Iglesias, Juan José, 252, 315, 316.
Illescas (familia), 161.
Imaña (familia), 254.
Inca Jupanqui, Dionisio, 310.
Íñiguez, Juan, 121.
Iribarren (familia), 254.
Isabel I de Castilla, 25, 37, 39, 46, 116.
Isla (familia), 123.
Istúriz (familia), 254, 303.
Istúriz, Javier, 249.
Istúriz, Tomás, 303.
Jáuregui (familia), 124.
Jáuregui, Andrés, 310.
Jayma (familia), 123.
Jenkins (corsario), 287.
Jerez, Francisco de, 95, 148.
Jiménez, Fernán, 123.
Jiménez de Quesada, Gonzalo, 148.
Jiménez Núñez, Alfredo, 138.
Jorge (familia), 123.
Jorge, Álvaro, 123.
Jorge, Gaspar, 123.
Jorge, Gonzalo, 123.
Jovellanos, Gaspar Melchor, 275.
Juárez, José, 146.
Kamen, Henry, 223.
Labady, Domingo, 263.
Labat, J., 258, 297.
Laborde, L., 257, 258, 264, 282, 291, 297, 300.
Labra, Rafael de, 309.
Lagasca (bachiller), 170.
Laguna, Andrés, 150.
Lantery, Raymond de, 256, 257, 260, 298.
Lapeyre, Henri, 205.
Larumbe, T., 276, 277.
Lasso de la Vega, M., 118.
Lauzin (familia), 120.
Leardo (familia), 122, 128.
Leardo, Franco, 121.
Leceta (familia), 254.
Ledesma, Pedro de, 44, 173.
León, Diego de, 126.
León, Pedro de, 134.

Lepe, Diego, 44.
Lerena (conde), 278.
Lila (familia), 255.
Linneo, Carlos, 151.
Lista, Alberto, 275.
Lizarraga (familia), 122, 124.
Lizarraga, Domingo de, 121.
Lizaur (familia), 254.
Loaysa, García de, 143.
Lockhart, James, 138.
Lomellini (familia), 26.
Lope de Vega, Félix, 80, 81, 93, 100, 101.
López Arenas, L., 91.
López de Almansa (comerciantes), 161.
López de San Román, Pedro, 217.
López de Ulloa, María Manuela, 303.
López González, J.J., 257.
López Lísperguer (diputado), 310.
Lorenzo Sanz, Eufemio, 160, 170, 172, 179, 185, 192, 193, 206.
Lozoya (marqués), 145.
Luis XIV, rey de Francia, 285.
Luque Fajardo, Francisco, 134.
Luyando (familia), 124.
Llambrisa, Miguel, 122.
Macías, Isabelo, 219.
Maella, Pedro de, 122.
Magallanes, Hernando de, 78, 164.
Mal-Lara, J. de, 84.
Maluenda (familia), 121, 123.
Manarolle (familia), 67.
Mancera (marqués), 232.
Manufo (familia), 67.
Manufo, Tomás, 67.
Manzano, Rafael, 24.
Mañara, Miguel de, 89, 215, 217.
Marco Dorta, Enrique, 146.
Marco Polo, 44.
Marchena, José, 274.
Marín González, J., 142.
Marsden, B., 207.
Martel, Gonzalo, 24.
Martínez, Antón, 147.
Martínez, Diego, 121.
Martínez de la Rosa, Francisco, 302.
Martínez de Orteguilla, Alonso, 143.
Martínez Montañés, Juan, 107, 146, 211, 215.
Martínez Shaw, Carlos, 292.
Matienzo, Sancho, 58, 59.
Matute, Justino, 90, 244.
Maule (conde), 282.
Medina (familia), 123.
Medina, Pedro de, 13, 63, 64, 95, 148.
Medinaceli (duque), 14, 27, 37, 115, 116, 277.
Medina Sidonia (duque), 14, 36, 37, 115, 116, 180.
Mejía Lequerica, José, 310.
Mélida, Arturo, 47.
Mena, Cristóbal de, 148.
Mena, Gonzalo de, 47.
Mena, José María de, 274.
Mendiburu (familia), 254.
Mendizábal (familia), 254.
Menéndez Pidal, Gonzalo, 86, 167.
Mensaque, Julia, 147.
Mercado, fray Tomás de, 56, 60, 110, 118, 119, 129, 137, 140, 155, 160, 161, 162, 166, 167, 199, 205, 207.
Merlo, Diego de, 25.
Merodio, Mateo, 146.
Mesa, Juan de, 211.
Mexía, Pedro, 91, 93.
Michelena (familia), 254.
Miñano, José, 275.
Miranda (familia), 294.
Moctezuma, 170.
Molas, Pedro, 265, 270.
Molviedro (familia), 273.
Monardes, Nicolás, 150, 151.
Monasterio, Sancho de, 121.
Montesclaros (marqués), 139.
Montes de Oca, Martín, 148.
Montesquieu, (barón), 294.
Montoto, Santiago, 91.
Montúfar, Alonso de, 143.
Mora, José Joaquín de, 302.
Morales Duárez, Vicente, 310.
Morales Padrón, Francisco, 24, 52, 56, 67, 80, 86, 93, 99, 112, 113, 124, 142, 143, 159, 179, 215, 217.
Morat, M., 159.
Morell (familia), 124.
Morell, Blanca, 131, 132, 203.
Morell, Juan, 280.
Moret, Michèle, 137, 159, 200.
Morga (familia), 124, 128, 193.
Morga, Pedro de, 121.

Morgano, Alonso, 65, 89, 104, 107, 108, 134, 169.
Mörner, Magnus, 138.
Moya, Luis, 145.
Murguía (familia), 254.
Murillo, Bartolomé Esteban, 211, 237.
Mutis, José Celestino, 294, 302.
Nadal, J., 291.
Nájera (familia), 123.
Navagiero, Andrés, 47, 83, 141, 150.
Navarro, Luis, 23, 58, 63, 64, 159, 243.
Nicot, Juan, 151.
Nicuesa, Diego de, 77.
Niebla (conde), 25.
Niño (familia), 37, 41.
Niño, Pero Alonso, 42, 43.
O'Gavan, Bernardo, 310.
Ojeda, Alonso de, 33, 41, 44, 77.
Ojeda, Cristóbal de, 146.
Olagüe, Ignacio, 238.
Olavide, Pablo de, 273, 274, 275.
Olivares (conde duque), 98.
Orbe, Francisco Antonio, 61.
O'Reilly (conde), 259, 301.
Ortega, José (botánico), 302.
Ortiz (familia), 40.
Ortiz de la Tabla, J., 139, 218.
Ortiz de Vargas, Luis, 147.
Ortiz de Zúñiga (cronista), 25, 220, 221.
Ortiz Gálvez (diputado), 310.
Ortiz Muñoz, Luis, 37.
Ostolaza, Blas, 310.
Otte, Enrique, 24, 138.
Ovando, Nicolás de, 45, 50.
Palacio Atard, Vicente, 235.
Palacios Bañuelos, Luis, 314.
Palma, Pedro de la, 123.
Palomero Páramo, J.M., 145.
Parmentier, Antoine, 152.
Patiño, José, 244, 286, 297.
Pavía, Manuel, 249.
Pedro I, 15, 115.
Peguicer, Juan, 147.
Pemán, Jose M.ª, 299.
Peraza, Hernán, 24.
Peraza, Inés de, 25.
Peraza, Luis de, 88, 90, 93, 107, 109.
Pérez, Antonio Joaquín, 310.
Pérez, Joseph, 33.
Pérez de Guzmán (linaje), 117.
Pérez Martel, 40.
Perrin, F., 30.
Pesquera, Diego, 146.
Peyron, J.F., 259.
Pfandl, Ludwig, 135.
Picardo, Alvaro, 260.
Piccolomini, Eneas Silvio, 43-44.
Pike, Ruth, 85, 87, 112, 116, 120, 123, 128, 216.
Pinelo (familia), 36, 117, 130.
Pinelo, Francisco, 51, 57, 58.
Pinzón (hermanos), 37, 41, 59.
Pinzón, Martín (artista), 146.
Pinzón, Martín Alonso, 41.
Pinzón, Vicente Yáñez, 41, 44.
Pizarro, Francisco, 97, 139, 148, 165.
Planas (familia), 124.
Plinio, 44.
Polono, Estanislao, 147.
Ponce Cordones, F., 71, 241, 252.
Ponce de León (linaje), 116, 117.
Ponsot, Pierre, 199, 200.
Popielovo, Nicolás, 30, 35.
Porquicho, Juan, 71, 241.
Puerto, Alonso del, 147.
Pulido Rubio, J., 62.
Quintero (familia), 37.
Quirós, Diego de, 149.
Raleigh, Walter, 151.
Ramírez, Alejandro, 259.
Ramírez, Pedro, 146.
Ramos, Demetrio, 43.
Ramos Arispe, José, 310.
Ravaschiero (familia), 256.
Reinoso, J.M., 274.
Requeséns, Luis de, 198.
Retegui, Mariano de, 67.
Reyes Católicos, 14, 23, 42, 49, 51, 57, 77, 114, 116, 168.
Ribas (familia), 124.
Ribera (linaje), 117.
Ribera, Perafán de, 40, 47.
Riberol, Bernardino de, 127, 129.
Ricard, Jeau Pierre, 92, 269.
Rivarol (familia), 26.
Rivera, fray Payo de, 143.
Rivero, Diego de, 179.
Rivero, Mariano, 310.
Rodríguez, Alonso, 145.
Rodríguez Becerra, Salvador, 145.

Rodríguez Bueno, Simón, 242.
Rodríguez Campomanes, Pedro, 275, 277.
Rodríguez Casado, Vicente, 286.
Rodríguez de Fonseca, Juan, 39, 40, 51, 58.
Rodríguez Gordillo, J.M., 279, 280.
Rodríguez Jorge, Gonzalo, 123.
Rodríguez Jorge, Juan, 123.
Rojas, Cristóbal de, 105.
Rojas, Diego de, 123.
Roldán (familia), 40.
Roncali, F., 249.
Rousseau, Jean-Jacques, 294.
Rueda, Lope de, 96, 97.
Ruesta, Francisco de, 61.
Ruiz (familia), 121.
Ruiz de Alarcón, Juan, 80, 119.
Ruiz Rivera, Julián, 267, 268.
Rumeu de Armas, Antonio, 67.
Sahagún, Bernardino de, 150.
Sala, Antonio, 279.
Salinas (familia), 123.
Salvatierra (conde), 139.
Sánchez Agesta, Luis, 214.
Sánchez Albornoz, Claudio, 121, 122, 128, 235.
Sánchez Bella, Ismael, 175.
Sánchez Coello, Alonso, 101.
Sánchez Dávila, Gil, 82.
Sánchez González, R., 315.
Sánchez Gordillo (cronista), 94, 221.
Sánchez Mantero, Rafael, 272.
Sancho de Sopranís, R., 31.
Sandoval (familia), 123.
Santa Cruz (familia), 121.
Santa Cruz, Alonso de, 61.
Santaella, maese Rodrigo de, 43, 95.
Santiago (familia), 123.
Sanz, Lorenzo, E., 125, 169.
Sanz, María Jesús, 140, 145, 146.
Sartor, Mario, 142.
Sauzedo (botánico), 150.
Schäfer, E., 168.
Segura, Bartolomé, 147.
Serrano, Pedro, 146.
Serrera, Juan Manuel, 146.
Sevilla, Fernando de, 123.
Silhouette, O.E., 259, 297.
Smith, Adam, 165.
Sobieski, Nicolás, 30.
Soebter, 228.
Solís, Ramón, 255, 258, 297, 300, 301.
Solórzano, J., 188.
Soria, Juan de, 68.
Sorozábal (familia), 254.
Soto, Domingo de, 141, 205.
Soto Noguera, Juan de, 140.
Spinola (familia), 67, 121.
Spooner, Frank, 56, 94, 165, 203, 204, 205.
Stephenson, George, 315.
Suárez, Federico, 309.
Suárez, Rodrigo, 191.
Suñe, Beatriz, 143.
Tato, Guillén, 63.
Teresa de Jesús, Santa, 83, 94.
Tinoco (pintor), 146.
Titos, Manuel, 314.
Tojiño, Vicente, 302.
Torreblanca (marqués), 275, 277, 278.
Torre Espinosa, Pedro de la, 122, 161.
Torres, Bibiano, 139.
Torres, Francisco de, 147.
Torrigiano, Pietro, 30.
Tovar, Simón de, 150, 151.
Trastamara (dinastía), 115.
Triana, Rodrigo, 139.
Trujillo, Sebastián, 147.
Turriano, Leonardo, 240.
Twiss, Richard, 301.
Ulloa, Antonio de, 302.
Ulloa, Jorge Juan de, 302.
Ulloa, Martín de, 275, 276, 277.
Ungut, Meinardo, 147.
Urozberoeta, Martín de, 186.
Ustáriz (familia), 267.
Vadillo, Manuel, 303.
Váez Eminente, Francisco, 242.
Valdés Leal, Juan, 211, 215, 237.
Vasco de Gama, 170.
Vázquez, Juan Bautista, 146.
Vázquez, Pedro, 134.
Vázquez de Prada, Valentín, 205.
Veniero, P., 237.
Vespucio, Américo, 42, 44, 59, 61.
Veytia y Linaje, José de, 69, 118, 188, 240.
Vicens Vives, Jaime, 167, 320.
Vicentelo (familia), 217.

Vilar, Pierre, 165, 270, 277.
Villacruces (conde), 314.
Villalobos, S., 288.
Villardompardo (conde)
Villegas (familia), 123.
Villuga, Juan, 166-167.
Vindel, F., 147.
Vint (familia), 255.
Viñas, A., 199.
Virgili, Pedro, 302.
Vivaldi (familia), 121.
Vivaldi, Agustín de, 122.
Vizarrón de Eguiarreta, Juan Antonio de, 147.
Volney, Constantine, 294.
Voltaire, J.M., Arouet, 258, 294.
Webb, C., 308.
Welser (familia), 120.
Wetherdl, Nathan, 278.
Zambrano, Rodrigo, 61.
Zamorano, Rodrigo, 61, 63, 150.
Zapata, Luis, 81.
Zubillaga (familia), 254.
Zubizarreta (familia), 124.
Zuloaga (familia), 254.
Zumacárraga (arzobispo), 143.
Zúñiga (familia), 40.
Zurbarán, Francisco de, 215.

Las Colecciones MAPFRE 1492 son el principal proyecto de la Fundación MAPFRE AMÉRICA. Son 19 en total y suman más de 250 títulos entre todas.

AMÉRICA 92
INDIOS DE AMÉRICA
MAR Y AMÉRICA
IDIOMA E IBEROAMÉRICA
LENGUAS Y LITERATURAS INDÍGENAS
IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO
REALIDADES AMERICANAS
CIUDADES DE IBEROAMÉRICA
PORTUGAL Y EL MUNDO
LAS ESPAÑAS Y AMÉRICA
RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA
ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS
ARMAS Y AMÉRICA
INDEPENDENCIA DE IBEROAMÉRICA
EUROPA Y AMÉRICA
AMÉRICA, CRISOL DE LOS PUEBLOS
SEFARAD
AL-ANDALUS
EL MAGREB

COLECCIÓN
AMÉRICA 92

La creación del Nuevo Mundo.
El español de las dos orillas.
La exploración del Atlántico.
Por la senda hispana de la libertad.
Literaturas indígenas de México.
Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia.
Los judeoconversos en la España moderna.
Los judíos en España.
Rebeldía y poder: América hacia 1760.
Europa en América.
Caudillismo en América.
Aventureros y proletarios. Los emigrantes en Hispanoamérica.
La independencia de América.
El Tratado de Tordesillas.
Emigración española a América.
Portugal en el mundo.
El Islam en España.

COLECCIÓN
IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO

Los franciscanos en América.
Religiosos en Hispanoamérica.
Jerarquía eclesiástica americana.
Misiones españolas en Filipinas y el Oriente.
Estado e Iglesia.
Misiones del Paraguay.
Los dominicos en América.
La Iglesia Católica en Estados Unidos y Canadá.
La Iglesia en la América del IV Centenario.
Historia de la Iglesia en Brasil.
Los jesuitas en América.
La Iglesia Católica y América.
El siglo XIX: la Iglesia en la América independiente.
El siglo XX: la Iglesia en la América actual.

COLECCIÓN
REALIDADES AMERICANAS

Viajeros por Perú.
El Brasil Filipino.
Comunicaciones en la América hispánica.
Historia política del Brasil.
Hispanoamérica-Angloamérica.
La población de América.
América en Filipinas.
La mujer en Hispanoamérica.
El indigenismo desdeñado.
Genocidios.
Comercio y mercados en América Latina colonial.
Las Reales Audiencias en Hispanoamérica.
La universidad en la América hispánica.
Historia de la prensa hispanoamericana.
Existencia fronteriza en Chile.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de abril de 1992.

El libro *Sevilla, Cádiz y América,* de José Luis Comellas, forma parte de la Colección «Relaciones entre España y América», que analiza aspectos muy diversos de las relaciones entre ambos mundos que han dejado huellas en las artes, la ciencia y la estructura de la sociedad.

COLECCIÓN RELACIONES
ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA

- Relaciones diplomáticas entre España y América.
- Andalucía en torno a 1492.
- La cristianización de América.
- Sevilla, Cádiz y América.

En preparación (entre otros):

- Linajes hispanoamericanos.
- El abate Viscardo (jesuitas e independencia) en Hispanoamérica.
- La agricultura y la cuestión agraria en el encuentro de dos mundos.
- Acciones de Cultura Hispánica en América.
- La Junta para la Ampliación de Estudios y América (1912-1936).
- Influencias artísticas entre España y América.
- Influencia del Derecho español en América.
- Revolución Francesa y revoluciones hispánicas.
- Historia del Derecho indiano.
- Exiliados americanos en España.
- Exilio republicano.
- Fiestas, diversiones y juegos en la América hispánica.
- El dinero americano y la política del Imperio.
- Relaciones científicas entre España y América.
- El pensamiento liberal español en el siglo XIX sobre la descolonización de Iberoamérica.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

9 788471 003133

4/XI

José Luis Comellas

SEVILLA, CÁDIZ Y AMÉRICA

COLECCIÓN RELACIONES
ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA